



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 30.4.2004
KOM(2004) 361 endelig

2003/0056 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om intermodale lasteenheder

(forelagt af Kommissionen i henhold
til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

Baggrund

Den 7. april 2003 fremsatte Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om intermodale lasteenheder (KOM (2003) 155). I henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2, blev forslaget forelagt Rådet og Europa-Parlamentet (2003/0056(COD)) samt Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 29. oktober 2003. Der forventes ingen udtalelse fra Regionsudvalget.

På mødet den 10. april 2003 meddelte Parlamentets formand, at forslaget var henvist til Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme som korresponderende udvalg og til Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi til udtalelse (C5-167/2003).

Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi vedtog den 22. maj 2003 ikke at afgive udtalelse.

På mødet den 24. april 2003 valgte Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme Ulrich Stockmann til ordfører. På møder den 4. november 2003 og 20.-21. januar 2004 behandlede udvalget Kommissionens forslag og udkastet til betænkning. På sidstnævnte møde vedtog det forslaget til lovgivningsmæssig beslutning med 41 stemmer for og 1 imod, og betænkningen blev indgivet den 28. januar 2004 (A5-0016/2004). Den 12. februar 2004 vedtog Europa-Parlamentet Stockmann-betænkningen i førstebehandling

Formålet med forslaget

Det generelle mål for forslaget er at øge intermodal godstransports konkurrenceevne ved at indføre rammebestemmelser for bedre anvendelse af intermodale lasteenheder, såsom containere og veksellad, inden for samtlige transportmåder, dvs. vejtransport, søtransport, jernbanetransport og transport ad indre vandveje.

Forslaget fastlægger overensstemmelsesvurdering, vedligeholdelse og regler for kontrol af alle eksisterende intermodale lasteenheder for at forbedre deres sikkerhed.

For alle nye intermodale lasteenheder forudses et regelsæt med henblik på at opnå større effektivitet ved kassernes håndtering i terminaler og anvendelse af de nyeste sikkerhedsanordninger.

Endelig foreslår direktivet, at der udvikles en ny lasteenhed, nemlig en europæisk intermodal lasteenhed. Denne lastenhed skal kombinere fordelene ved europæiske landtransportcontainere ("veksellad") med fordelene ved søtransportcontainere ("ISO standardserien-1"), hvilket indebærer den bedst mulige udnyttelse af lastrum og stablingsmulighed. Dette vil give europæisk industri og transportvirksomheder en effektivitetsforøgelse, der kan anslås til en logistikomkostningsreduktion på op til 2%.

Forslaget følger den "nye metode" i forbindelse med det indre marked. Alle tekniske detaljer og specifikationer vil blive fastlagt af de europæiske standardiseringsorganisationer, f.eks. CEN.

Kommissionens holdning

Europa-Parlamentet går ind for hovedelementerne i Kommissionens forslag.

Men det har fremsat nogle ændringsforslag. På grundlag af disse ændringsforslag foreslår Kommissionen at indsætte nogle nye elementer i sin oprindelige tekst.

Kommissionen er indstillet på at indarbejde de af Parlamentets forslag og ændringer, der tager sigte på at forbedre den nuværende forslagstekst og gøre den klarere. Kommissionen accepterer følgende af Parlamentets ændringsforslag: 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 og 15.

En række ændringsforslag er blevet accepteret, fordi de indebærer tekniske præciseringer (ændringsforslag 1, første ændring i ændringsforslag 7, ændringsforslag 10) eller skaber bedre logik og forbedrer tekstens opbygning (ændringsforslag 3 og 4, der samler betragtning 10 og 11, samt ændringsforslag 8).

En række ændringsforslag (2, 7, 9, 11 og 12) er blevet accepteret, fordi de indfører den hensigtsmæssige præcisering, at kravene om europæisk certificering, vedligeholdelse og periodisk undersøgelse ikke finder anvendelse på containere, der er underlagt bestemmelserne i konventionen om sikre containere (CSC). Dette ville være til skade for handel og transport og afspejler også Kommissionens hensigt. Derfor kan containere, der opfylder kravene i CSC, omsættes frit i Europa. Eftersom direktivet fastsætter mulighed for at trække lasteenheder tilbage fra markedet, når de indebærer risiko, er ordlyden dog blevet tillempet. Hvad angår mellemrummene mellem undersøgelserne, hilses ændringsforslag 11 velkomment, da det tilpasser direktivets undersøgelsesintervaller efter de pågældende mellemrum, der er foreskrevet i CSC.

En række ændringsforslag (5, 14, 15, 16 og 17) er i overensstemmelse med princippet om, at man skal undgå konflikt mellem europæiske og internationale standarder. Dog er ordlyden blevet tillempet, således at europæiske interesser ikke for enhver pris bliver underlagt de gældende ISO-standarder, der teknisk set måske ikke er de bedst mulige eller er uegnede. Ændringsforslag 15 gør det klarere, at det er Kommissionens hensigt, at ikke stabelbare veksellad fortsat kan anvendes og omlades. Ændringsforslag 16 tager sigte på at sikre, at anvendelse af den europæiske intermodale lasteenhed ikke vil medføre kostbar tilpasning af eksisterende containerskibe. Kommissionen har omformuleret teksten, således at standardiseringsanvisningen ikke begrænses i unødigt omfang. Ændringsforslag 17 vil øge den europæiske intermodale lasteenheds lastekapacitet, og kan derfor accepteres i princippet. Dog er det ikke passende at henvise til ISO-standard, da det er de europæiske standardiseringsorganisationer - og ikke ISO - der skal fastlægge denne standard.

Et ændringsforslag (13) vedrørte harmonisering af de sanktioner, der skulle finde anvendelse ved overtrædelse af de nationale bestemmelser, som træffes til gennemførelse af direktivet. Dette ændringsforslag skal undgå forvridning af konkurrencen mellem operatører som følge af, at sanktionerne er forskellige i de enkelte medlemsstater.

Et ændringsforslag (6) kunne ikke accepteres, da det begrænser standardiseringsmulighederne, fordi kun CEN nævnes. Men det kan også blive nødvendigt at give andre europæiske standardiseringsorganisationer såsom CENELEC og ETSI mandat vedrørende sikkerhedsmæssige foranstaltninger f.eks. elektronisk forsegling.

Følgelig ændrer Kommissionen sit forslag i overensstemmelse med traktatens artikel 250, stk. 2.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om intermodale lasteenheder

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabet gennemfører en politik, der skal fremme bæredygtig transport, herunder multimodal **og intermodal** transport, hvori indgår vejtransport, jernbaner, transport ad indre vandveje og nærskibsfart. Der bør inden for rammerne af den fælles transportpolitik træffes yderligere foranstaltninger for at sikre transportsikkerheden.
- (2) Normalt opfylder containere standarder, der er vedtaget af Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO), men disse har sådanne mål, at pladsen i dem kan ikke udnyttes fuldt ud ved læsning med paller, og at de største tilladte dimensioner inden for vejtransport heller ikke kan udnyttes bedst muligt.
- (3) Veksellad anvendes hyppigt inden for vej- og banetransport, men på grund af deres konstruktionsmæssige egenskaber er de ikke egnede til de intermodale transporter, hvor en del af ruten går over vand.
- (4) Intermodale lasteenheder skal have sådanne interoperabilitetsegenskaber, at godset kan omlades fra en transportmåde til en anden. Da der allerede findes mange forskellige enheder, bør kun nye enheder være omfattet af kravet om harmonisering af interoperabilitetsegenskaberne.
- (5) Direktivet skaber en ny enhed, en europæisk intermodal lasteenhed. Den skal ikke blot have et optimalt rumfang i forhold til de i fællesskabslovgivningen fastsatte

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

dimensioner, men også have de harmoniserede interoperabilitetsegenskaber, der kræves for alle nye intermodale lasteenheder.

- (6) Foranstaltningen har som mål at opnå lige høj harmoniseringsgrad for intermodale lasteenheder, vurderingsprocedurer og periodiske undersøgelser og at indføre en europæisk intermodal lasteenhed. Da disse mål ikke kan nås på tilfredsstillende måde af medlemsstaterne og derfor bedre kan nås på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet som omhandlet i traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (7) På grund af lufttransportmarkedets særlige karakter er denne transportmåde ikke omfattet af direktivet.
- (8) **Dette direktiv bør ikke i unødvendigt omfang begrænse anvendelse, kontrol og vedligeholdelse af intermodale lasteenheder, der er underlagt bestemmelserne i den internationale konvention om sikre containere (CSC)**⁴.
- (9) Det indre marked indebærer et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer. Reglerne for denne frie bevægelighed er baseret på principperne og begreberne i Rådets resolution af 7. maj 1985⁵ om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder. Dette direktiv hviler på disse principper.
- (10) Medlemsstaterne skal ifølge afgørelse 93/465⁶ tillade fri bevægelighed på deres område, markedsføring og anvendelse til al transport og til deres tilsigtede formål for intermodale lasteenheder, der er forsynet med CE-mærkning og de i dette direktiv fastlagte symboler, der viser, at den periodiske undersøgelse er udført, uden at kræve yderligere vurdering med begrundelse i anvendelsen af dette direktiv eller, for så vidt angår europæiske intermodale lasteenheder, overensstemmelse med andre tekniske forskrifter.
- (11) En medlemsstat bør kunne træffe foranstaltninger til at begrænse eller forbyde markedsføring og anvendelse af intermodale lasteenheder, hvis de udgør en særlig fare for menneskers sikkerhed og, i givet fald, for husdyr eller ejendom, **eller hvis enheder, der er forsynet med CE-mærkning, symbol for fornyet vurdering af enheden eller symbol vedrørende periodisk undersøgelse, ikke er i orden**, når medlemsstaten samtidig underretter Kommissionen herom. Proceduren bør kræve begrundelse og være gennemsigtig.
- (12) ~~En medlemsstat bør kunne træffe foranstaltninger til at begrænse eller forbyde markedsføring og anvendelse af intermodale lasteenheder, hvis deres CE-mærkning, symbol for fornyet vurdering af enheden eller symbol vedrørende periodisk~~

⁴ CSC: "Konvention om sikre containere (CSC), vedtaget den 2.12.1972, trådt i kraft den 6.9.1977 og ændret i 1981, 1983, 1991 og 1993; den kan findes på internettet via IMO's website, www.imo.org (ikke på dansk).

⁵ Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder - EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1-9.

⁶ Rådets afgørelse af 22. juli 1993 om modulet for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen« med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering - EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23-39.

~~undersøgelse ikke er i orden, når medlemsstaten samtidig underretter Kommissionen herom. Proceduren bør kræve begrundelse og være gennemsigtig.~~

- (13) I overensstemmelse med principperne i Rådets resolution af 7. maj 1985 indeholder bilag I og II de væsentlige krav vedrørende sikkerhed, fysisk beskyttelse, håndtering, fastgøring, stabilitet og identifikation, som er nødvendige for intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder. Disse krav bliver senere suppleret med særlige krav, der er nødvendige for interoperabiliteten. Intermodale lasteenheder skal opfylde alle disse krav.
- (14) **De krav, der stilles til intermodale lasteenheder, tager behørigt hensyn til de på området eksisterende standarder.**
- (15) I henseende til direktivets mål bør der fastsættes procedurer for vurdering og periodisk kontrol, således at det lettere godtgøres, at nye enheder er i overensstemmelse med kravene. Sådanne procedurer bør udformes under hensyntagen til, hvor stor betydning kravene har for de intermodale lasteenheder. Der bør indføres en egnet procedure eller gives mulighed for valg mellem flere ligeværdige procedurer. De fastsatte procedurer er i overensstemmelse med afgørelse 93/465/EØF.
- (16) Nye intermodale lasteenheder må kun markedsføres og tages i brug, hvis de er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv. Overensstemmelsen dokumenteres ved hjælp af de vurderingsprocedurer, der er omhandlet i afgørelse 93/465/EØF og gengivet i bilag IV.
- (17) Hensigten med den periodiske undersøgelse er at verificere, at de intermodale lasteenheders tilstand med hensyn til vedligeholdelse og slid er forenelig med sikkerhedskravene. Den gennemføres efter proceduren i bilag V til dette direktiv.
- (18) De enheder, der er omfattet af dette direktiv, bør forsynes med en CE-mærkning, som viser, at de opfylder direktivets krav. De symboler, der vedrører harmoniserede egenskaber ved intermodale lasteenheder, skal være forskellige fra dem, der viser, at den pågældende enhed er en harmoniseret europæisk intermodal lasteenhed. På alle intermodale lasteenheder bør det anføres, at enheden ved den seneste periodiske undersøgelse var fundet i orden, eller at enheden er mindre end 5 år gammel og endnu ikke behøver at underkastes en undersøgelse, og hvorpå datoen for den næste undersøgelse er angivet.
- (19) For at de mål, der svarer til de væsentlige krav i bilag I og II, kan nås, bør der udarbejdes harmoniserede standarder for intermodale lasteenheder og for europæiske intermodale lasteenheder. For disse enheder bør der desuden vedtages særlige interoperabilitetskrav efter proceduren i artikel 12.
- (20) De harmoniserede standarder udarbejdes af de europæiske standardiseringsorganisationer efter anvisning fra Kommissionen. Hvis disse standarder anses for utilfredsstillende i forhold til de to typer krav i direktivet, indbringer Kommissionen eller den pågældende medlemsstat sagen for det udvalg, der er nedsat ved direktiv 98/34/EF⁷.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter. EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37-48.

- (21) Medlemsstaterne bør udpege inspektionsorganer, som skal gennemføre procedurene for vurdering og periodiske undersøgelser. De skal endvidere sikre, at disse organer er tilstrækkelig uafhængige, kompetente og uvildige til, at de kan udføre de opgaver, de har fået pålagt og er godkendt til.
- (22) Den internationale konvention om sikre containere, som FN vedtog den 2. december 1972⁸, bidrager også til målet om at forbedre sikkerheden ved intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder. De fleste medlemsstater har i overensstemmelse med Rådets henstilling 79/487/EØF⁹ allerede ratificeret denne konvention.
- (23) Kommissionen bør efter en nærmere fastlagt procedure kunne ændre nogle af bilagene.
- (24) Kommissionen bør efter en nærmere fastlagt procedure kunne træffe de fornødne foranstaltninger, hvis de harmoniserede standarder ikke fuldt ud svarer til kravene i dette direktiv.
- (25) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 99/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁰.
- (26) Der bør kunne pålægges sanktioner, hvis de nationale bestemmelser til gennemførelse af direktivet overtrædes.
- (27) Der bør træffes foranstaltninger til gennemførelse af direktivet, inden specifikationerne offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (28) Der bør være en overgangsperiode, således at intermodale lasteenheder, der er fremstillet inden direktivets ikrafttræden, kan markedsføres og tages i brug også efter denne dato -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1 - Formål

I direktivet fastsættes de væsentlige krav til nye intermodale lasteenheder, og der påregnes vedtagelse af harmoniserede standarder og særlige interoperabilitetskrav for dem, så de bliver mere effektive og sikre i brug, **og der kan udvikles en europæisk intermodal lasteenhed**. Direktivet opstiller forpligtelser med hensyn til overensstemmelsesvurdering og vedligeholdelse af lasteenheder, der benyttes til intermodal transport, samt procedurer for overensstemmelsesvurdering og periodisk undersøgelse af dem, **som ikke er omfattet af den internationale konvention om containersikkerhed (CSC)**.

⁸ Konvention om sikre containere (CSC), vedtaget den 2.12.1972, trådt i kraft den 6.9.1977 og ændret i 1981, 1983, 1991 og 1993; den kan findes på internettet via IMO's website, www.imo.org (ikke på dansk).

⁹ EFT L 125 af 22.5.1979, s. 18.

¹⁰ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2 - Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på følgende:
 - a) intermodale lasteenheder ~~og europæiske intermodale lasteenheder~~, som eksisterer på ikrafttrædelsesdatoen
 - b) intermodale lasteenheder, der er nyfremstillet, markedsført, taget i brug og/eller i brug; de skal opfylde kravene i bilag I og de særlige interoperabilitetskrav, der er omhandlet i artikel 9
 - c) nye europæiske intermodale lasteenheder; de skal opfylde kravene i bilag I og II og de særlige interoperabilitetskrav, der er omhandlet i artikel 9.
2. Direktivet finder ligeledes anvendelse på de i stk. 1 omhandlede lasteenheder, som udelukkende benyttes til godstransport mellem Fællesskabets område og et tredjeland.
3. Lufttransport er ikke omfattet af direktivet.

Artikel 3 - Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- a) "intermodal lasteenhed": enten en container eller et veksellad
- b) "europæisk intermodal lasteenhed": en intermodal lasteenhed, der er fremstillet i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag I og II og interoperabilitetskravene
- c) "container": kasse, som er konstrueret til godstransport, som er tilstrækkeligt solid til gentagen brug, som kan stables, og som har elementer, der muliggør overførsel mellem transportmåder
- d) "veksellad": europæisk godstransportenhed, som er optimeret til vejkøretøjers dimensioner og forsynet med sådanne elementer, at den kan omlades mellem forskellige transportmåder, normalt bane/vej
- e) "harmoniseret standard": en teknisk specifikation, som vedtages af en anerkendt standardiseringsorganisation, efter at Kommissionen ifølge procedurerne i direktiv 98/34/EF har overdraget den opgaven, og som indeholder europæiske krav, der ikke obligatorisk skal overholdes
- f) "angivelse om periodisk undersøgelse": et symbol, der viser, at der er foretaget en periodisk undersøgelse af den pågældende intermodale lasteenhed, eller at der skal foretages en første undersøgelse af den, og at enheden er fundet i overensstemmelse med de relevante krav. Af angivelsen fremgår det desuden, på hvilken dato der på ny skal foretages en periodisk undersøgelse af den intermodale lasteenhed, jf. artikel 7
- g) "periodisk undersøgelse": undersøgelse ifølge procedurerne i bilag V til kontrol af, hvilken sikkerheds- og vedligeholdelsesmæssig stand de i litra a), b) og c) omhandlede intermodale lasteenheder er i

- h) "overensstemmelsesvurderingsprocedurer": procedurerne i bilag IV
- i) "bemyndiget organ": et inspektionsorgan, som udpeges af en medlemsstats kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 10, og som opfylder kriterierne i bilag III.

Artikel 4 - Overensstemmelsesvurdering af intermodale lasteenheder

1. Inden en intermodal lasteenhed eller en europæisk intermodal lasteenhed markedsføres, lader fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant enheden gennemgå en af de procedurer for overensstemmelsesvurdering, som er beskrevet i bilag IV.

Med henblik på CE-mærkning af intermodale lasteenheder konstateres overensstemmelsen på en af følgende måder:

- Intern fabrikationskontrol ifølge modul A, når de harmoniserede standarder i artikel 9, stk. 3, er overholdt
- Intern fabrikationskontrol ifølge modul Aa
- Proceduren for enhedsverifikation (modul G)
- Proceduren for fuld kvalitetssikring (modul H).

2. **Stk. 1 finder ikke anvendelse på intermodale lasteenheder, der opfylder kravene i bilag II til CSC, medmindre fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant anmoder om, at der foretages en sådan vurdering.**

Artikel 5 - Fri bevægelighed, restriktioner og beskyttelsesbestemmelser

1. Medlemsstaterne må ikke af grunde, der vedrører anvendelsen af dette direktiv, forbyde, begrænse eller hindre, at intermodale lasteenheder markedsføres eller tages i brug på deres område (herunder transporteres, oplagres, håndteres og lastes), når de opfylder bestemmelserne i dette direktiv og/eller de relevante harmoniserede standarder, der er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ifølge dette direktiv, og er forsynet med CE-mærkningen til bekræftelse heraf og mærkningen om periodisk undersøgelse ifølge artikel 8.
2. Intermodale lasteenheder, der bærer CE-mærkningen og er forsynet med EF-overensstemmelseserklæringen som omhandlet i bilag VII, formodes af medlemsstaterne at opfylde bestemmelserne i dette direktiv.
3. Hvis en medlemsstat konstaterer, at en enhed som omhandlet i artikel 2, der vedligeholdes korrekt og benyttes i overensstemmelse med sit formål, under transport og/eller ved brug vil kunne frembyde fare for menneskers sundhed og/eller sikkerhed og, i givet fald, for husdyr eller ejendom, selv om den er forsynet med CE-mærkning og angivelse om periodisk undersøgelse, kan den begrænse markedsføring eller anvendelse af den pågældende enhed, eller den kan sikre, at enheden trækkes tilbage fra markedet eller omsætningen. Den underretter straks Kommissionen om denne foranstaltning og begrundet sin beslutning.

4. Kommissionen rådfører sig snarest muligt med de berørte parter. Konstaterer Kommissionen efter dette samråd, at foranstaltningen er berettiget, underretter den straks alle medlemsstaterne herom. Hvis foranstaltningen er uberettiget, giver Kommissionen straks den medlemsstat, der har rettet henvendelse til Kommissionen, samt fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, ejeren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren underretning herom.
5. Er en enhed som omhandlet i artikel 2 ikke i overensstemmelse med kravene, træffer den kompetente medlemsstat passende foranstaltninger over for den, der har anbragt CE-mærkningen eller angivelsen om periodisk undersøgelse, **herunder også fratagelse af retten til at gennemføre de i bilag IV og V fastsatte procedurer**, og underretter snarest muligt Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.
6. Kommissionen sikrer sig, at medlemsstaterne holdes underrettet om forløbet og resultaterne af denne procedure.
7. Hvis en medlemsstat konstaterer, at CE-mærkningen eller angivelsen om periodisk undersøgelse er blevet anbragt med urette, skal ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren, fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant forpligtes til at bringe overtrædelsen til ophør på de betingelser, som medlemsstaten fastsætter. Hvis uoverensstemmelsen ikke bringes til ophør, træffer medlemsstaten straks alle de nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde markedsføring, transport eller anvendelse af den pågældende enhed eller sikre, at den trækkes tilbage fra markedet eller fra omsætningen.
8. Enhver afgørelse, som en medlemsstat træffer i medfør af dette direktiv, og som indebærer begrænsning af markedsføring, transport eller anvendelse af intermodale lasteenheder, eller medfører, at de trækkes tilbage fra markedet eller omsætningen, skal begrundes udførligt. Den meddeles hurtigst muligt den berørte part, idet der henvises til de klagemuligheder, der findes i medfør af gældende lovgivning i denne medlemsstat, samt fristerne for indbringelse af disse klager.

Artikel 6 - Tilsyn med intermodale lasteenheder

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for, at intermodale lasteenheder som defineret i artikel 3, litra a) og b), kun markedsføres og tages i brug, såfremt de ved korrekt installering og vedligeholdelse og ved anvendelse i overensstemmelse med deres formål ikke frembyder nogen risiko for menneskers sikkerhed og sundhed og, i givet fald, for husdyr eller ejendom.
2. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes mulighed for, under overholdelse af traktaten, at stille krav, som de finder nødvendige for at sikre beskyttelsen af personer ved håndteringen af enhederne, såfremt dette ikke kræver ændring af disse enheder i forhold til bestemmelserne i dette direktiv.
3. Medlemsstaterne modsætter sig ikke, at der på messer og udstillinger samt ved demonstration mv. forevises intermodale lasteenheder som defineret i artikel 1, der ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, såfremt det ved synlig skiltning er klart anført, at de pågældende enheder ikke er i overensstemmelse med direktivet, og at de ikke kan erhverves, før fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant har bragt dem i overensstemmelse med kravene. Ved demonstration

skal der i henhold til de forskrifter, den kompetente myndighed i medlemsstaten måtte have fastsat, træffes passende sikkerhedsforanstaltninger for at sikre beskyttelsen af menneskers sikkerhed.

Artikel 7 - Vedligeholdelse og periodisk undersøgelse

1. Inden udgangen af det femte år efter fremstillingen skal fabrikanten, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, eller ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren lade intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder underkaste en første undersøgelse som omhandlet i artikel 3, litra e), efter proceduren i bilag V.

For eksisterende enheder skal den første undersøgelse finde sted inden den 1. juli 2007, dog senest fem år efter fremstillingen.

Eksisterende og nye intermodale lasteenheder, der udelukkende anvendes inden for Fællesskabet eller til transport af gods mellem Fællesskabets område og et tredjelands område, underkastes periodisk undersøgelse med højst **30 måneders** mellemrum.

2. Ejeren af en intermodal lasteenhed, ejerens i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren har ansvaret for, at enheden til stadighed er i god sikkerhedsmæssig stand.
3. Datoen (måned og år) for den næstfølgende periodiske undersøgelse af den intermodale lasteenhed anbringes synligt, let læseligt og uudsletteligt på den.
4. Intermodale lasteenheder kan underkastes periodisk undersøgelse i alle medlemsstaterne efter procedurerne i bilag V.
5. **Stk. 1, 3 og 4 finder ikke anvendelse på intermodale lasteenheder, der er omfattet af CSC.**

Artikel 8 - CE-mærkning og angivelse om periodisk undersøgelse

1. CE-mærkningen består af bogstaverne »CE« i overensstemmelse med modellen i bilag VI.

CE-mærkningen skal følges af identifikationsnummeret for det bemyndigede organ, der deltager i produktionskontrollfasen.

2. CE-mærkningen anbringes synligt, let læseligt og uudsletteligt på hver enkelt intermodal lasteenhed.
3. Det er forbudt at anbringe en mærkning på intermodale lasteenheder eller europæiske intermodale lasteenheder, hvis den kan vildlede tredjemand med hensyn til CE-mærkningens betydning og udformning. Enhver anden mærkning kan anbringes på intermodale lasteenheder, hvis dette ikke gør CE-mærkningen mindre synlig eller vanskeligere at læse.

4. Ved siden af CE-mærkningen anbringes et symbol i overensstemmelse med modellen i bilag VII. Symbolerne for intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder er forskellige.
5. Angivelse om periodisk undersøgelse skal indeholde datoen for fremstilling, datoen for den seneste undersøgelse og den dato, inden hvilken den næstfølgende undersøgelse skal finde sted. Den anbringes af inspektionsorganet i overensstemmelse med modellen i bilag VII.
6. Ubertettiget CE-mærkning
 - a) Konstaterer en medlemsstat, at en CE-mærkning og/eller angivelse om periodisk undersøgelse er anbragt ubertettiget, er fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, ejeren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, eller indehaveren forpligtet til at sørge for, at produktet bringes i overensstemmelse med bestemmelserne om CE-mærkning, og at overtrædelsen bringes til ophør på de betingelser, medlemsstaten fastsætter.
 - b) Opfylder produktet fortsat ikke kravene, skal medlemsstaten efter procedurerne i artikel 5 træffe alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde markedsføring af det pågældende produkt eller sikre, at det trækkes tilbage fra markedet.

Artikel 9 - Krav, harmoniserede standarder og formel indsigelse

1. Intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder som omhandlet i artikel 1 skal opfylde såvel de væsentlige krav i bilag I og II som de særlige interoperabilitetskrav. Sidstnævnte krav vedtages efter proceduren i artikel 12, stk. 2, som også anvendes ved en eventuel senere revision.

Kommissionen offentliggør i *Den Europæiske Unions Tidende*, hvilke særlige interoperabilitetskrav der skal anvendes.

2. Intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder, der bærer CE-mærkningen som anført i artikel 8, og som er forsynet med overensstemmelseserklæringen som omhandlet i bilag VII, formodes af medlemsstaterne at opfylde alle bestemmelserne i dette direktiv.
3. Intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder formodes at være i overensstemmelse med de væsentlige krav og de særlige interoperabilitetskrav, hvis de er i overensstemmelse med de harmoniserede standarder, hvis referencer er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*.
4. Hvis en medlemsstat eller Kommissionen finder, at de harmoniserede standarder i stk. 3 ikke er i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag I og II og/eller de særlige interoperabilitetskrav, indbringer medlemsstaten eller Kommissionen sagen for det stående udvalg, der er nedsat ved direktiv 98/34/EF.

På baggrund af nævnte udvalgs udtalelse underretter Kommissionen medlemsstaterne om, hvor vidt det er nødvendigt at tilbagekalde de pågældende standarder fra de i stk. 3 anførte publikationer.

Artikel 10 - Bemyndigede organer

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke i Fællesskabet etablerede organer de har udpeget til at gennemføre procedurerne i bilag IV og V, samt hvilke specifikke opgaver organerne er udpeget til at varetage, og hvilke identifikationsnumre Kommissionen forudgående har tildelt dem.

Kommissionen offentliggør i *Den Europæiske Unions Tidende* en fortegnelse over de bemyndigede organer, deres identifikationsnumre og de opgaver, de er blevet bemyndiget til at udføre. Den påser, at denne fortegnelse ajourføres.

2. Medlemsstaterne benytter kriterierne i bilag III ved udpegelsen af de bemyndigede organer.
3. En medlemsstat, der har bemyndiget et organ, skal inddrage bemyndigelsen, hvis den konstaterer, at organet ikke længere opfylder kriterierne i stk. 2.

Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om alle tilfælde, hvor en bemyndigelse inddrages.

Artikel 11 - Tilpasning af bilagene

De ændringer, der er nødvendige for tilpasning af bilag I og II, vedtages efter proceduren i artikel 12.

Artikel 12 - Udvalg

1. Kommissionen bistås af et forskriftsudvalg, som består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.
2. Når der henvises til denne artikel, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 99/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden. Udvalget kan i forbindelse med den praktiske gennemførelse af direktivet behandle ethvert andet spørgsmål, som formanden tager op, enten på eget initiativ eller på anmodning af en medlemsstat.

Artikel 13 - Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter en ordning for sanktioner mod overtrædelser af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, **iværksætter foranstaltninger med henblik på at opnå fuldstændig harmonisering af sanktionerne** og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre deres anvendelse. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have en afskrækkende virkning.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser senest et år efter direktivets ikrafttræden og anmelder eventuelle senere ændringer så hurtigt som muligt.

Artikel 14 - Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. juli 2005. De underretter straks Kommissionen herom.
2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Bestemmelserne i artikel 4 finder ikke anvendelse på intermodale lasteenheder, som er fremstillet inden datoen i stk. 1 og taget i brug inden 6 måneder efter samme dato.

Artikel 15

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*. Artikel 16

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG 1

Væsentlige krav til intermodale lasteenheder

Af hensyn til lettere håndtering af intermodale lasteenheder mellem to transportmåder og større intermodalitet for transport generelt skal intermodale lasteenheder opfylde de væsentlige krav i dette bilag, som gælder for den pågældende klasse og kategori. Disse krav sikrer maksimal interoperabilitet for intermodale lasteenheder mellem vejtransport, jernbanetransport, transport ad indre vandveje og skibsfart **under hensyntagen til de relevante eksisterende ISO-standarder.**

Sikkerhed og fysisk beskyttelse:	Bestemmelserne i den internationale konvention om sikre containere, som blev undertegnet i Geneve den 2. december 1972, skal være overholdt. Risikoen for skader under én bestemt transportmåde og mellem to transportmåder skal være minimeret. Alle nye intermodale lasteenheder skal være forsynet med en tidssvarende anordning, der advarer om indbrud, f.eks. en elektronisk lås.
Håndtering:	Effektiv håndtering <u>af containere</u> bl.a. med udstyr, der passer til håndtering af ISO-containere <u>(ISO serie 1) og stabelbare og ikke stabelbare veksellad</u> skal være mulig <u>under hensyntagen til effektiviteten ved omladningen.</u>
Fastgøring:	Fastgøringssystemerne skal kunne benyttes ved alle fire transportmåder.
Styrke:	Intermodale lasteenheder må hverken revne eller gå op ved nedstyrtning. Intermodale lasteenheder skal under håndteringen kunne modstå slag og stød uden at blive beskadiget på en sådan måde, at de sandsynligvis ikke vil kunne forsynes med angivelse om periodisk undersøgelse.
Koder og af identifikation enheder:	Der skal benyttes tidssvarende elektroniske koder og elektronisk identifikation.

Intermodale lasteenheder, der benyttes til vejtransport, skal opfylde bestemmelserne i direktiv 96/53/EF.

BILAG II

Væsentlige krav til europæiske intermodale lasteenheder

Den europæiske intermodale lasteenhed er en ideel lasteenhed til transport af forskellig tørlast ad vej, med jernbane, ad indre vandveje og via nærskibsfart.

Europæiske intermodale lasteenheder skal opfylde både kravene i bilag I, som gælder for alle nye intermodale lasteenheder, og nedenstående supplerende krav.

Vægt og dimensioner:	Bestemmelserne i direktiv 96/53 ¹¹ skal være overholdt.
Type:	Universalcontainer til tørlast
Indvendig længde:	Der skal i længderetningen kunne anbringes 11 enheder a 1200 mm i den lange version 6 enheder a 1200 mm i den korte version og være den nødvendige manøvreplads.
Indvendig bredde:	Der skal kunne anbringes to europaller (1 200 x 800 mm) eller to UK-paller (1 200 x 1 000 mm) på den lange led (dvs. 2 x 1200 mm) eller tre europaller på den korte led (dvs. 3 x 800 mm) ved siden af hinanden og være den nødvendige manøvreplads.
Udvendig højde:	<u>2900 mm</u>
<u>Udvendig bredde</u>	<u>Der skal være mulighed for sikker stuvning på cellecontainerskibe i lastrum og på dæk uden tilpasning af eksisterende cellestativer, som er udformet i overensstemmelse med de relevante ISO-standarder</u>

¹¹ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

Konstruktionsstyrke:	Referencedokumentet for styrkeværdierne er ISO-standardserien 1496. - Stablingshøjde: op til 4 lag for lange enheder, der er lastet og klar til en sørejse. - Stablingshøjde svarende til 20 fods ISO-containere for korte lastede enheder. - En tilstrækkelig rivestyrke til, at enhederne kan transporteres ad indre vandveje eller via nærskibsfart stablet som angivet ovenfor. - Skal kunne løftes lodret.
----------------------	---

BILAG III

Minimumskriterier for udpegelse af de i artikel 10 omhandlede bemyndigede organer

- 1 Organet, dets leder og det personale, som skal foretage vurderingen og udføre verifikationen, må hverken være konstruktør, fabrikant, leverandør, montør eller bruger af de intermodale lasteenheder, som organet skal kontrollere, eller være nogen af disses repræsentant. De må hverken være direkte impliceret i konstruktion, fremstilling, markedsføring eller vedligeholdelse af disse enheder eller repræsentere de parter, der er engageret i disse aktiviteter. Dette udelukker ikke muligheden for udveksling af tekniske oplysninger mellem fabrikanten af intermodale lasteenheder og det bemyndigede organ.
- 2 Organet og dets personale skal udføre evalueringen og verifikationen med største faglige integritet og tekniske kompetence og være uafhængige af enhver form for pression eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne påvirke deres vurdering eller resultaterne af deres kontrol, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.
- 3 Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de midler, som er nødvendige for på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver, der er forbundet med inspektionen eller overvågningen; det skal endvidere have adgang til det udstyr, som er nødvendigt for at gennemføre særlige verifikationer.
- 4 Det personale, der skal udføre kontrollen, skal have:
 - en god teknisk og faglig uddannelse
 - tilstrækkeligt kendskab til forskrifterne for den kontrol, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med udførelse af sådan kontrol
 - den fornødne færdighed i at udarbejde de attester, protokoller og rapporter, som viser, at kontrollerne er udført.
- 5 Kontrolpersonalets upartiskhed skal sikres. Dets aflønning må hverken være afhængig af, hvor mange kontroller det udfører, eller af kontrollens resultater.
- 6 Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civilretlige ansvar ifølge nationale retsregler dækkes af staten, eller kontrollen direkte udføres af medlemsstaten.
- 7 Organets personale er bundet af tavshedspligt om alt, hvad det får kendskab til under udførelsen af arbejdet (undtagen over for de kompetente administrative myndigheder i den stat, hvor det udfører sit arbejde) i henhold til direktivet eller enhver national retsforskrift udstedt i medfør af dette.

BILAG IV

Procedurer for overensstemmelsesvurdering

Fabrikanten af en intermodal lasteenhed eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant skal lade enheden gennemgå en af de procedurer for overensstemmelsesvurdering, som er omhandlet i artikel 6 og beskrevet i dette bilag:

- Intern fabrikationskontrol ifølge modul A, når de harmoniserede standarder i artikel 9, stk. 3, er overholdt
- Intern fabrikationskontrol ifølge modul Aa
- Proceduren for enhedsverifikation (modul G)
- Proceduren for fuld kvalitetssikring (modul H).

Modul A (Intern fabrikationskontrol)

- 1 Dette modul beskriver den procedure, hvorved fabrikanten, eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, der opfylder betingelserne i punkt 2, garanterer og erklærer, at de intermodale lasteenheder opfylder de relevante krav i direktivet. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant anbringer det relevante mærke på alle intermodale lasteenheder og udsteder en skriftlig overensstemmelseserklæring.
- 2 Fabrikanten udarbejder den tekniske dokumentation, der er beskrevet i punkt 3; fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant stiller dokumentationen til rådighed for de nationale myndigheder med henblik på inspektion i ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af intermodale lasteenheder. Er hverken fabrikanten eller dennes repræsentant etableret i Fællesskabet, påhviler pligten til at fremlægge den tekniske dokumentation den person, som er ansvarlig for markedsføringen af intermodale lasteenheder i Fællesskabet.
- 3 Den tekniske dokumentation skal gøre det muligt at vurdere de intermodale lasteenheders overensstemmelse med de relevante krav i direktivet. Den skal, i det omfang det er nødvendigt for denne vurdering, omfatte de intermodale lasteenheders konstruktion, fremstilling og funktion og indeholde:
 - en generel beskrivelse af de intermodale lasteenheder
 - konstruktions- og produktionstegninger samt diagrammer over komponenter, delmontager, kredsløb mv.
 - de nødvendige beskrivelser og forklaringer til forståelse af ovennævnte tegninger og diagrammer samt af enhedens funktion
 - en beskrivelse af de løsninger, der er valgt med henblik på at opfylde kravene i direktivet
 - resultater af konstruktionsberegninger og kontrolundersøgelser mv.
 - prøvningsrapporter.

- 4 Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant opbevarer sammen med den tekniske dokumentation en kopi af overensstemmelseserklæringen.
- 5 Fabrikanten træffer alle nødvendige foranstaltninger for, at fremstillingsprocessen fører til intermodale lasteenheder, der opfylder kravene i den tekniske dokumentation, der er omhandlet i punkt 2, og de relevante krav i direktivet.

Modul Aa (Intern fabrikationskontrol med overvågning af den afsluttende verifikation)

Foruden kravene i modul A gælder følgende:

Den afsluttende verifikation overvåges ved uanmeldte besøg af et bemyndiget organ udvalgt af fabrikanten.

Under disse besøg skal det bemyndigede organ:

- sikre sig, at fabrikanten virkelig foretager den afsluttende verifikation
- på fabrikationsstedet eller lageret udtage prøveeksemplarer af de intermodale lasteenheder med henblik på kontrol. Det bemyndigede organ vurderer, hvor mange lasteenheder der skal udtages til kontrol, samt om det er nødvendigt at foretage eller lade foretage en hel eller delvis afsluttende verifikation af de udtagne enheder.

Opfylder en eller flere intermodale lasteenheder ikke kravene, træffer det bemyndigede organ de nødvendige foranstaltninger.

Fabrikanten anbringer på det bemyndigede organs ansvar dettes identifikationsnummer på hver intermodal lasteenhed.

Modul G (EF-enhedsverifikation)

- 1 Dette modul beskriver den procedure, hvorved fabrikanten garanterer og erklærer, at den intermodale lasteenhed, for hvilken der er udstedt den i punkt 4.1 omhandlede attest, er i overensstemmelse med de relevante krav i direktivet. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant anbringer den relevante mærkning på denne enhed og udsteder en overensstemmelseserklæring.
- 2 Fabrikanten indgiver ansøgning om enhedsverifikation til et bemyndiget organ efter eget valg. Ansøgningen skal indeholde:
 - fabrikantens navn og adresse samt det sted, hvor den intermodale lasteenhed befinder sig
 - en skriftlig erklæring om, at den samme ansøgning ikke er indgivet til et andet bemyndiget organ
 - teknisk dokumentation
- 3 Den tekniske dokumentation skal gøre det muligt at vurdere, om den intermodale lasteenhed er i overensstemmelse med de relevante krav i direktivet, og at forstå dens konstruktion, fremstilling og funktion. Den tekniske dokumentation skal indeholde:

- en generel beskrivelse af den pågældende enhed
 - konstruktions- og produktionstegninger samt diagrammer over komponenter, delmontager, kredsløb mv.
 - de nødvendige beskrivelser og forklaringer til forståelse af ovennævnte tegninger og diagrammer samt af enhedens funktion
 - resultater af konstruktionsberegninger og kontrolundersøgelser mv.
 - prøvningsrapporter
 - relevante elementer i forbindelse med godkendelse af fremstillings- og kontrolprocedurernes standard samt med personalets kvalifikationer eller godkendelse.
- 4 Det bemyndigede organ undersøger konstruktion og fremstilling af hver enkelt intermodal lasteenhed og gennemfører under fabrikationen de fornødne prøvninger for at verificere overensstemmelsen med de relevante krav i dette direktiv.
- 4.1 Det bemyndigede organ anbringer eller lader anbringe sit identifikationsnummer på hver enkelt intermodal lasteenhed og udsteder en skriftlig overensstemmelsesattest vedrørende de gennemførte prøvninger. Attesten skal opbevares i ti år.
- 4.2 Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant skal på opfordring kunne forevise den overensstemmelseserklæring og overensstemmelsesattest, der er udstedt af det bemyndigede organ.

Det bemyndigede organ skal navnlig:

- undersøge den tekniske dokumentation for så vidt angår konstruktionen og fremstillingsmåderne
- vurdere de anvendte materialer, når de ikke er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i direktivet, og kontrollere den attest, materialefabrikanten har udstedt
- godkende de metoder, der anvendes til endelig samling af de intermodale lasteenheder
- kontrollere kvalifikationer og godkendelser
- foretage den afsluttende undersøgelse, udføre eller lade udføre prøvningen og i givet fald kontrollere sikkerhedsforanstaltningerne.

Modul H (Fuld kvalitetssikring)

- 1 Dette modul beskriver den procedure, hvorved fabrikanten, der opfylder betingelserne i punkt 2, garanterer og erklærer, at de pågældende produkter opfylder de relevante krav i direktivet. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant anbringer CE-mærkningen på hvert produkt og udsteder en skriftlig overensstemmelseserklæring. Sammen med CE-mærkningen anføres det

identifikationsnummer, der anvendes af det bemyndigede organ, som er ansvarligt for den i punkt 4 omhandlede kontrol.

- 2 Fabrikanten anvender et godkendt kvalitetsstyringssystem for konstruktion og fremstilling samt afsluttende inspektion og prøvninger som anført i punkt 3, og han er underlagt den i punkt 4 omhandlede kontrol.

3 Kvalitetsstyringssystem

- 3.1 Fabrikanten indgiver en ansøgning om vurdering af kvalitetsstyringssystemet til et bemyndiget organ.

Ansøgningen skal indeholde:

- alle relevante oplysninger om det pågældende udstyr
- dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet.

- 3.2 Kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at produkterne opfylder de relevante krav i direktivet.

Alle de forhold, krav og bestemmelser, som fabrikanten har taget hensyn til, skal dokumenteres på en systematisk og overskuelig måde i en skriftlig redegørelse for forholdsregler, procedurer og instruktioner. Denne dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at procedure- og kvalitetsmæssige foranstaltninger, såsom kvalitetsprogrammer, -planer, -manualer og -registre, fortolkes ens.

Dokumentationen skal navnlig indeholde en fyldestgørende beskrivelse af:

- kvalitetsmålsætninger og organisationsstruktur samt ledelsens ansvar og beføjelser med hensyn til konstruktions- og produktkvalitet
- de tekniske konstruktionsspecifikationer, herunder standarder, der vil blive anvendt, samt, hvis de i artikel 5 omhandlede standarder ikke er anvendt fuldt ud, hvordan det sikres, at de væsentlige krav i direktivet, der gælder for produktet, vil blive opfyldt
- de teknikker til kontrol og verifikation af konstruktionen samt de fremgangsmåder og systematiske forholdsregler, der vil blive anvendt ved konstruktionen af produkterne, for den pågældende produktkategori
- de tilsvarende teknikker for fremstilling, kvalitetskontrol og kvalitetssikring samt de systematiske fremgangsmåder og foranstaltninger, der vil blive anvendt
- de undersøgelser og prøvninger, der skal udføres før, under og efter fremstillingen, og den hyppighed, hvormed dette sker
- kvalitetsregistre, herunder kontrolrapporter og prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter over personalets kvalifikationer mv.

- metoderne til verifikation af, at den krævede konstruktions- og produktkvalitet er opnået, og at kvalitetssystemet fungerer effektivt.

3.3 Det bemyndigede organ vurderer kvalitetsstyringssystemet for at fastslå, om det opfylder kravene i punkt 3.2. Organet skal antage, at disse krav er opfyldt, hvis kvalitetssystemerne anvender den relevante harmoniserede standard.

Den tekniske dokumentation skal gøre det muligt at vurdere de intermodale lasteenheders overensstemmelse med de relevante krav i direktivet. Den skal, i det omfang det er nødvendigt for denne vurdering, omfatte de intermodale lasteenheders konstruktion, fremstilling og funktion og indeholde:

- en generel beskrivelse af de intermodale lasteenheder
- konstruktions- og produktionstegninger samt diagrammer over komponenter, delmontager, kredsløb mv.
- de nødvendige beskrivelser og forklaringer til forståelse af ovennævnte tegninger og diagrammer samt af enhedens funktion
- en beskrivelse af de løsninger, der er valgt med henblik på at opfylde kravene i direktivet
- resultater af konstruktionsberegninger og kontrolundersøgelser mv.
- prøvningsrapporter.

Vurderingsholdet skal mindst omfatte ét medlem, som har erfaring med at vurdere den pågældende produktteknologi. Vurderingsproceduren skal omfatte et besøg på fabrikantens anlæg.

Afgørelsen meddeles fabrikanten. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.

3.4 Fabrikanten forpligter sig til at opfylde sine forpligtelser i henhold til kvalitetsstyringssystemet, således som det er godkendt, og til at vedligeholde det, således at det forbliver hensigtsmæssigt og effektivt.

Fabrikanten eller dennes repræsentant underretter det bemyndigede organ, som har godkendt kvalitetsstyringssystemet, om enhver påtænkt ændring af dette.

Det bemyndigede organ vurderer de foreslåede ændringer og afgør, om det ændrede kvalitetsstyringssystem stadig opfylder de i punkt 3.2 omhandlede krav, eller om en fornyet vurdering er nødvendig.

Afgørelsen meddeles fabrikanten. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.

4 EF-kontrol på det bemyndigede organs ansvar

4.1 Formålet med kontrollen er at sikre, at fabrikanten fuldt ud opfylder sine forpligtelser i henhold til det godkendte kvalitetsstyringssystem.

- 4.2 Fabrikanten skal give det bemyndigede organ adgang til at kontrollere konstruktions-, produktions-, kontrol-, prøvnings- og oplagringsfaciliteterne og skal give det alle nødvendige oplysninger, herunder:
- dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet
 - kvalitetsregistre i henhold til konstruktionsdelen i kvalitetsstyringssystemet, herunder resultater af analyser, beregninger, prøvninger mv.
 - kvalitetsregistre i henhold til produktionsdelen i kvalitetsstyringssystemet, herunder kontrolrapporter samt prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter over personalets kvalifikationer mv.
- 4.3 Det bemyndigede organ skal hvert år gennemføre kontrolbesøg for at sikre, at fabrikanten vedligeholder og anvender kvalitetsstyringssystemet, og udarbejde en kontrolrapport til fabrikanten.
- 4.4 Det bemyndigede organ kan desuden aflægge uanmeldte besøg hos fabrikanten. Under disse besøg kan det bemyndigede organ om nødvendigt foretage eller lade foretage prøvninger for at kontrollere, om kvalitetsstyringssystemet fungerer korrekt. Det udsteder en besøgsrapport og, hvis der er foretaget en prøvning, en prøvningsrapport til fabrikanten.
- 5 Fabrikanten skal i et tidsrum på mindst ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af produktet kunne forelægge de nationale myndigheder:
- den i punkt 3.1, andet afsnit, andet led, omhandlede dokumentation
 - de i punkt 3.4, andet afsnit, omhandlede ændringer
 - de i punkt 3.4, sidste afsnit, og punkt 4.3 og 4.4 omhandlede afgørelser og rapporter fra det bemyndigede organ.
- 6 Alle bemyndigede organer meddeler de øvrige bemyndigede organer relevante oplysninger om udstedte eller tilbagekaldte godkendelser af kvalitetsstyringssystemer.

BILAG V

Procedurer i forbindelse med periodiske undersøgelser

Ved periodiske undersøgelser følges en af følgende to procedurer.

Modul 1 (periodisk undersøgelse af produkterne)

- 1 Dette modul beskriver den procedure, hvorefter ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren garanterer, at den intermodale lasteenhed stadig opfylder kravene i dette direktiv.
- 2 For at opfylde kravene i punkt 1 skal ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at anvendelses- og vedligeholdelsesbetingelserne giver sikkerhed for, at den intermodale lasteenhed til stadighed er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv, og især for at sikre:

- at intermodale lasteenheder anvendes i overensstemmelse med deres formål
- at der om nødvendigt udføres vedligeholdelses- eller reparationsarbejde og
- at de nødvendige periodiske undersøgelser også udføres.

De foranstaltninger, der gennemføres, skal anføres i dokumenter, og skal af ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren kunne stilles til rådighed for de nationale myndigheder.

- 3 Inspektionsorganet skal foretage de relevante undersøgelser og prøver for at kontrollere, at den intermodale lasteenhed er i overensstemmelse med de relevante krav i dette direktiv.
- 3.1 Alle intermodale lasteenheder skal undersøges enkeltvis, og de relevante prøver, som er beskrevet i de europæiske specifikationer, skal udføres for at godtgøre, at enhederne opfylder kravene i dette direktiv.
- 3.2 Inspektionsorganet skal anbringe sit identifikationsnummer eller lade det anbringe på hvert produkt, der underkastes periodisk undersøgelse, umiddelbart efter undersøgelsestidspunktet og udfærdige en skriftlig attest om periodisk undersøgelse. Denne attest kan vedrøre en serie enkeltenheder.
- 3.3 Ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren skal opbevare den attest om periodisk undersøgelse, som kræves i punkt 3.2, foruden de dokumenter, der kræves i punkt 2, mindst indtil den næste periodiske undersøgelse finder sted.

Modul 2 (periodisk undersøgelse ved brug af kvalitetssikring)

- 1 Dette modul beskriver den procedure, hvorefter ejeren, dennes i Fællesskabets etablerede repræsentant eller indehaveren, som skal opfylde forpligtelserne i punkt 2, garanterer og erklærer, at den intermodale lasteenhed stadig opfylder kravene i dette direktiv. Ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren anbringer datoen for den periodiske undersøgelse på alle intermodale lasteenheder og

udsteder en skriftlig overensstemmelseserklæring. Datoen for den periodiske undersøgelse skal ledsages af identifikationsnummeret på det bemyndigede organ, der er ansvarligt for tilsynet, således som beskrevet i punkt 4.

- 2 Ejereren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at anvendelses- og vedligeholdelsesbetingelserne giver sikkerhed for, at den intermodale lasteenhed til stadighed er i overensstemmelse med dette direktivs krav, og især for at sikre:

- at intermodale lasteenheder anvendes i overensstemmelse med deres formål
- at der om nødvendigt udføres vedligeholdelses- eller reparationsarbejde og
- at de nødvendige periodiske undersøgelser også udføres.

De foranstaltninger, der gennemføres, skal anføres i dokumenter, og skal af ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren kunne stilles til rådighed for de nationale myndigheder.

Ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren sørger for, at der stilles kvalificeret personale og nødvendige faciliteter som omhandlet i punkt 3-7 i bilag III til rådighed med henblik på de periodiske undersøgelser, der skal udføres.

Ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren skal benytte et godkendt kvalitetsstyringssystem til de periodiske undersøgelser og afprøvning af enheder, som beskrevet i punkt 3, og være underkastet det tilsyn, der er beskrevet i punkt 4.

- 3 Kvalitetsstyringssystem

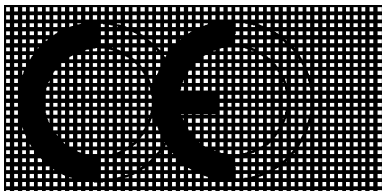
Bestemmelserne i bilag IV, modul H, kan anvendes på tilsvarende måde på periodiske undersøgelser.

BILAG VI

CE-mærkning og andre symboler

1 CE-mærkning

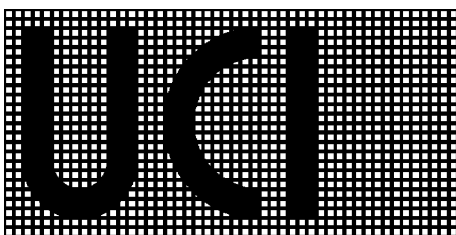
CE-mærkningen består af bogstaverne "CE" i overensstemmelse med følgende model:



2 Særlige symboler

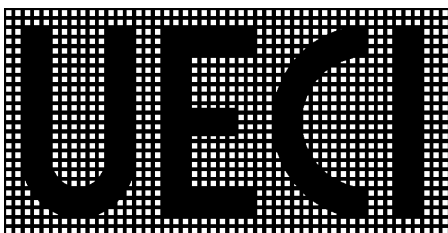
2.1 INTERMODALE LASTEENHEDER (ILE'er)

På intermodale lasteenheder, der opfylder kravene i dette direktiv, anbringes umiddelbart under CE-mærkningen symbolet "UCI". Symbolet består af bogstaverne "UCI" i overensstemmelse med følgende model:



2.2 EUROPÆISKE INTERMODALE LASTEENHEDER (EIL'er)

På Europæiske intermodale lasteenheder, der opfylder kravene i dette direktiv, anbringes umiddelbart under CE-mærkningen symbolet "UECI". Symbolet består af bogstaverne "UECI" i overensstemmelse med følgende model:



3 Angivelse om periodisk undersøgelse

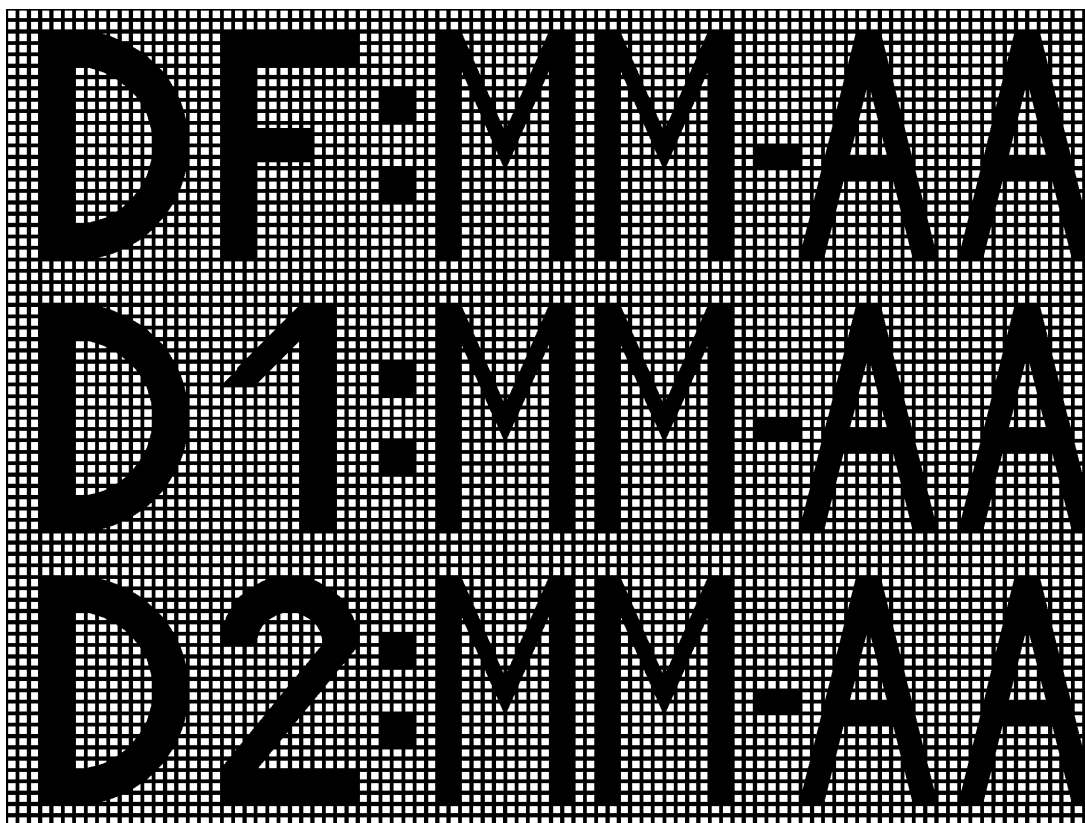
På enhver intermodal lasteenhed, der benyttes på Fællesskabets område, skal der være angivet følgende:

datoen for fremstilling, bestående af bogstaverne "DF" efterfulgt af et firecifret tal, to cifre for måneden og to for året

datoen for seneste undersøgelse, bestående af symbolet "D1" efterfulgt af et firecifret tal, to cifre for måneden og to for året

datoen for næste undersøgelse, bestående af symbolet "D2" efterfulgt af et firecifret tal, to cifre for måneden og to for året.

Symbolet udformes som vist i følgende model:



4 Fælles bestemmelser

Hvis CE-mærkningen eller symbolerne formindskes eller forstørres, skal modellens størrelsesforhold, som anført ovenfor, overholdes.

De dele, der indgår i CE-mærkningen og symbolerne, skal være af omtrent samme højde, mindst 5 cm.

Tallene kan dog frit ændres, forudsat at der fortsat er tale om arabertal med samme højde som de øvrige dele af symbolet.

BILAG VII

OVERENSSTEMMELSESERKLÆRING

EF-overensstemmelseserklæringen skal indeholde følgende angivelser:

- navn og adresse på fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant
- beskrivelse af den pågældende intermodale lasteenhed (eller serien)
- anvendt procedure for overensstemmelsesvurdering
- eventuelt navn og adresse på det bemyndigede organ, der har foretaget kontrollen
- eventuelt henvisning til EF-typeafprøvningsattesten, EF-konstruktionsafprøvningsattesten eller EF-overensstemmelsesattesten
- eventuelt navn og adresse på det bemyndigede organ, der kontrollerer fabrikantens kvalitetsstyringssystem
- eventuelt henvisning til de anvendte harmoniserede standarder
- eventuelt andre tekniske specifikationer, der er anvendt
- eventuelt henvisning til andre fællesskabsdirektiver, der har fundet anvendelse
- identifikation af den underskriver, der har fuldmagt til at forpligte fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

Politikområde: Energi og Transport

Aktiviteter: Transportpolitik for de indre vandveje, lufttransport og søtransport

Titel: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om intermodale lasteenheder

1. BUDGETPOST (NUMMER OG BETEGNELSE)

A07031 - Udvalg, der skal høres

2. SAMLEDE TAL

2.1. Samlet rammebevilling (del B): ... mio. EUR som forpligtelsesbevilling

906,000 EUR

2.2. Gennemførelsesperiode

3 år fra vedtagelsen af direktivet

2.3. Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

- a) Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger (finansieringstilskud) (jf. punkt 6.1.1)

Mio. EUR (3 decimaler)

	År [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff] I alt	I alt
Forpligtelser							
Betalinger							

- b) Teknisk og administrativ bistand og støtteudgifter (jf. punkt 6.1.2)

Forpligtelser							
Betalinger							
a+b i alt							

Forpligtelser							
Betalinger							

c) Personale- og andre driftsudgifters samlede budgetvirkninger (jf. punkt 7.2 og 2.3)

Forpligtelser/ Betalinger	302,000 EUR	302,000 EUR	302,000 EUR				
------------------------------	----------------	----------------	----------------	--	--	--	--

a+b+c i alt							
Forpligtelser	302,000 EUR	302,000 EUR	302,000 EUR				
Betalinger	302,000 EUR	302,000 EUR	302,000 EUR				

2.4. Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

☒ Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering

Forslaget kræver omprogrammering af de relevante poster i de finansielle overslag

Omprogrammeringen kan betyde, at bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale må tages i brug.

2.5. Virkninger for budgettets indtægtsside

☒ Ingen (vedrører tekniske aspekter ved en foranstaltnings gennemførelse)

ELLER

Virkningerne er følgende:

Bemærk: Alle oplysninger og bemærkninger om beregningsmetoden for virkningerne på indtægtssiden skal vedlægges i et særskilt bilag.

Mio. EUR (1 decimal)

		Forud for aktionen [År n-1]	Efter aktionens iværksættelse					
Budgetpost	Indtægter		[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Indtægter i faste priser							
	b) Ændringer i indtægterne	Δ						

(Angiv her hver af de berørte budgetposter og indsæt det nødvendige antal linjer i tabellen, hvis virkningen gør sig gældende for flere budgetposter.)

3. BUDGETSPECIFIKATIONER

Udgifternes art		Nye	EFTA-deltagelse	Ansøgerlandenes deltagelse	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	OB/ IOB	JA	JA	JA	Nr.[3]

4. RETSGRUNDLAG

EF-traktatens artikel 71 og 0

5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

5.1. Behov for EU-foranstaltninger

5.1.1. Mål

Indføre en optimal intermodal lasteenhed, der kombinerer fordelene ved veksellad (kapacitet) og containere (styrke), således at overbelastningen af infrastrukturen kan mindskes.

Standardisere de nye intermodale lasteenheders håndterings- og fastgøringsudstyr, så håndteringstiden kan sættes ned.

Gøre det obligatorisk, at alle nye intermodale lasteenheder forsynes med effektive sikkerhedsanordninger, så man kan bekæmpe indbrud og ulovlig anbringelse af genstande.

Indføre pligt til periodisk inspektion af alle intermodale lasteenheder, også de eksisterende, så en tilfredsstillende vedligeholdelse bliver obligatorisk.

5.1.2. Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen

Ikke relevant

5.1.3. Dispositioner, der er truffet på grundlag af den efterfølgende evaluering

Ikke relevant

5.2. Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtten

Ikke relevant

5.3. Gennemførelsesmetoder

6. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant

6.1. Samlede finansielle virkninger for budgettets del B (hele programperioden)

(Beregningsmetoden for de samlede beløb i nedenstående tabel skal fremgå af fordelingen i tabel 6.2.)

6.1.1. Finansieringsstøtte

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff]	I alt
Aktion 1							
Aktion 2							
Osv.							
I ALT							

6.1.2. Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og IT-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff]	I alt
1) Teknisk og administrativ bistand:							
a) Kontorer for teknisk bistand:							
b) Anden teknisk og administrativ bistand:							
- intern:							
- eksternt:							
<i>Heraf til opbygning og vedligeholdelse af administrative edb-systemer:</i>							
1 i alt							
2) Støtteudgifter:							
a) Undersøgelser:							
b) Ekspertmøder:							
c) Informations- og publikationsvirksomhed							
2 i alt							
I ALT							

6.2. Samlede finansielle virkninger for budgettets del B (hele programperioden)

(Når der er flere aktioner, skal der for de konkrete foranstaltninger under hver aktion gives de oplysninger, der er nødvendige for at anslå arbejdets omfang og omkostninger.)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	Type resultater (projekter, dossierer ...)	Antal resultater (i alt år 1-n)	Gennemsnitlige enhedsomkost- ninger	Samlede omkostninger (i alt år 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Aktion 1</u>				
- Foranstaltning 1				
- Foranstaltning 2				
<u>Aktion 2</u>				
- Foranstaltning 1				
- Foranstaltning 2				
- Foranstaltning 3				
Osv.				
SAMLEDE OMKOSTNINGER				

Om nødvendigt forklares beregningsmetoden.

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

7.1. Personalemæssige virkninger

Stillingstyper		Eksisterende og/eller nyt personale til forvaltning af foranstaltningen		I alt	Opgavebeskrivelse
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger		
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A	1	1	2	Om nødvendigt kan der vedlægges en mere fuldstændig opgavebeskrivelse.
	B				
	C				
Andre personaleressourcer					
I alt		1	1	2	

7.2. Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

Arten af personaleressourcer	Beløb i EUR	Beregningsmetode*
Tjenestemænd	108,000 EUR	
Midlertidigt ansatte	108,000 EUR	
Andre personaleressourcer (oplys budgetpost)		
I alt	216,000 EUR	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

7.3. Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

Budgetpost (nummer og betegnelse)	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Samlet bevilling (Afsnit A7)		
A0701 - Tjenesterejser	86,000 EUR	700 EUR x 15 x 4 = 42.000 EUR 1,100 EUR x 10 x 4 = 44.000 EUR
A07030 - Møder		
A07031 - Udvalg, der skal høres ⁽¹⁾		
A07032 - Udvalg, som det ikke er obligatorisk at høre ⁽¹⁾		
A07040 - Konferencer		
A0705 - Undersøgelser og konsultationer		
Andre udgifter (specificeres)		
Informationssystemer (A-5001/A-4300)		
Andre udgifter - del A (specificeres)		
I alt	86,000 EUR	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

¹ Det specificeres, hvilken udvalgstype der er tale om, og hvilken gruppe det tilhører.

I.	Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3)	302,000 EUR
II.	Foranstaltningens varighed	3 År
III. II)	Foranstaltningens samlede omkostninger (I x II)	906,000 EUR

8. RESULTATOPFØLGNINGSSYSTEM

Ikke relevant

8.1. Resultatopfølgningssystem

8.2. Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?

9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

KONSEKVENSANALYSE
FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR
SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv/.../EF om intermodale lasteenheder.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(...) ... endelig

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

Ifølge traktatens artikel 3, stk. 1, litra f) og l), indebærer Fællesskabets virke indførelse af en fælles politik på transportområdet og en miljøpolitik. Endvidere er en af Fællesskabets forpligtelser ifølge artikel 14 at sørge for fri bevægelighed for varer, og ifølge artikel 71, stk. 1, omfatter den fælles transportpolitik foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden, hvilken kompetence deles med medlemsstaterne. Artikel 80, stk. 2, er retsgrundlaget for, at søtransport kan inddrages i forslaget.

Problemet har i flere henseender en EU-dimension:

Oprettelse af et indre marked forudsætter, at varer lettere kan bringes omkring, og høj belastning af vejnettet med godstransport er et problem, som alle medlemsstaterne har i større eller mindre grad. Ca. 20% af godstransporten ad vej er international. Dette segment har den største vækstrate. Medlemsstaterne kan ikke på egen hånd løse problemerne med den konstante stigning i den internationale godstransport med bil optimalt.

Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen har konstateret, at mere intermodal transport hæmmes af, at der mangler harmonisering og standardisering inden for intermodale lasteenheder (ILE). I dag er der betydelige forskelle i, hvordan ILE skal håndteres, fordi der på markedet findes både standardiserede containere, veksellad og en lang række ILE'er til forskellige særlige anvendelser. Det er tidkrævende at tage stilling til, hvordan den enkelte ILE skal håndteres. Desuden skal håndteringsudstyret ofte tilpasses specielt, og i visse tilfælde endda omstilles. Det betyder, at håndteringen bliver mere kompliceret og tager længere tid, således at intermodalitet unødigt påføres yderligere omkostninger. Det er absolut nødvendigt, at der på EU-plan træffes foranstaltninger til at bøde på denne situation.

De fleste medlemsstater har ratificeret konventionen om sikre containere. Den indeholder bestemmelser om godkendelse og periodisk inspektion af containere. Disse procedurer er imidlertid ikke harmoniseret på EU-plan. Det er derfor absolut nødvendigt, at der på EU-plan træffes foranstaltninger til at bøde på denne situation.

Ved slid af ILE'er under brugen kan der opstå sikkerhedsmæssige problemer, som må løses gennem vedligeholdelse og periodisk inspektion af dem. Inspektionen skal foregå på samme måde over hele EU, og ILE'erne skal kunne inspiceres i alle medlemsstaterne. Det er nødvendigt at gøre noget på EU-plan for at harmonisere inspektionsprocedurerne.

Direktivet tager sigte på at skabe en mere bæredygtig udvikling og større sikkerhed inden for transport, at reducere belastningen af infrastrukturen, vejene, og at skabe mere gunstige rammer for intermodale transporter, samtidig med at ILE'erne får høj driftskompatibilitet mellem de forskellige transportmåder. En sådan harmonisering kan kun opnås ved en foranstaltning på fællesskabsplan, da medlemsstaterne ikke alene eller ved hjælp af internationale aftaler kan nå frem til samme grad af harmonisering af ILE'er og procedurer for vurdering, fornyet vurdering og undersøgelser.

Anerkendelse af godkendelsescertifikater, som er udstedt af de inspektionsorganer, som de kompetente myndigheder i medlemsstaterne har udpeget, vil være med til at fjerne hindringerne for, at transportydelser kan udbydes frit. Det mål kan ikke nås på tilfredsstillende måde på noget andet niveau.

For harmonisering af bestemte egenskaber ved ILE'er er EU-foranstaltninger påkrævede. En sådan harmonisering kan ikke opnås alene ved hjælp af nationale foranstaltninger. Håndtering af ILE'er hvor som helst i EU forudsætter en interoperabilitet. En sådan harmonisering kan kun opnås ved hjælp af fællesskabsforanstaltninger. Samtidig fordrer fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser, at den periodiske inspektion kan foretages overalt i EU efter de samme kriterier. Der findes en række nationale løsninger inden for ILE'er, men hverken i praksis eller i form af en tilfredsstillende standard findes der nogen EIL på europæisk plan. EU må gøre en indsats for at få standardiseret en sådan EIL, således at de europæiske erhvervsdrivende kan udnytte dens fordele.

Forslaget tager endvidere sigte på at mindske trængslen på vejene ved at give bedre forudsætninger for intermodal transport. Uden nogen foranstaltning vil godstransporten på vejene fortsætte sin stigning, hvilket giver tættere trafik, flere ulykker og større skader på miljøet. Den årlige tilvækst i eksterne ekstraomkostninger som følge af vejtransport anslås til 3 mia. EUR. Den manglende harmonisering forsinker og komplicerer håndteringen og er dermed en vedvarende årsag til indirekte omkostninger i Europa. En EIL kan i kraft af sine optimerede dimensioner rumme flere paller end en 40 fods container. Derfor skal der færre ILE'er, og dermed lastbiler, til at transportere en given godsmængde. EIL'er har endnu en fordel frem for veksellad: de kan stables i flere højder, hvilket betyder mindre lagerarealbehov, især i terminaler for kombineret transport, og mulighed for transport i flere lag, når den benyttede infrastrukturens fritrumsprofil tillader det.

Foranstaltningens mål er at medvirke, såvel direkte som indirekte på markedet for intermodal godstransport og logistikydelser, til at forenkle håndteringen under transit, mindske belastningen på infrastrukturen, især vejene, og højne sikkerhed og miljødeevne ved intermodal godstransport. De foreslåede midler (harmonisering, standardisering og anerkendelse) står i forhold til disse mål.

Et direktiv fra Europa-Parlamentet og Rådet er et passende juridisk instrument til at styrke harmoniseringen og opstille en ramme for standardisering, vedligeholdelse og periodisk inspektion af ILE'er.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem påvirkes af forslaget?

Hvilke erhvervssektorer?

Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)

Er disse virksomheder koncentreret i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

De erhvervssektorer, der berøres af harmoniseringen, er producenter, ejere og brugere af ILE'er samt terminal- og transportvirksomheder.

Forslaget påvirker såvel store virksomheder som små og mellemstore virksomheder. Jernbane- og søtransport varetages ofte af store virksomheder, men det samme gælder ikke for vejtransport og transport ad indre vandveje, og heller ikke for drift af terminaler. Det bør erindres, at brug af EIL'er stadig vil være valgfrit.

Det antal TEU, der i 1999 blev benyttet til kombineret transport inden for alle overfladetransportmåder, er anslået til ca. 37 mio. Heraf blev 25 mio. TEU befordret via nærskibsfart.

I forslaget tages der ikke hensyn til nogen geografisk opdeling af EU. Harmoniseringen af ILE'ernes egenskaber og kravene til vedligeholdelse og periodisk inspektion gælder således for alle virksomheder, uanset deres nationale tilhørsforhold, der producerer ILE'er, tager dem i brug, ejer dem eller råder over dem og/eller bruger dem inden for EU.

Bestemmelserne om EIL'er påvirker kun de virksomheder, der ønsker at drage fordel af brugen af denne optimerede enhed.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

Producentvirksomhederne må tilpasse deres metoder for at kunne opfylde de harmoniserede krav. Virksomheder, der ejer, råder over og/eller benytter ILE'er, må sørge for, at deres nye enheder opfylder de relevante krav og er forsynet med overensstemmelsesmærket og den mærkning, der viser, at de har været underkastet periodisk inspektion. De må ligeledes sørge for, at alle deres ILE'er vedligeholdes korrekt og underkastes periodisk inspektion.

Indførelse af EIL'er kræver ikke andre foranstaltninger end dem, der er nævnt i foregående afsnit.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

for beskæftigelsen?

for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?

for virksomhedernes konkurrenceevne?

Forslaget skulle ikke få nogen virkninger for beskæftigelsen.

Udskiftningen af ILE'er sker først, når det bestående materiel er udtjent, selv om man må formode, at ILE'er med harmoniserede interoperabilitetsegenskaber ikke bliver dyrere end andre. Mere ensartet håndtering vil reducere investeringsbehovet i omladningsanlæg.

En ny EIL vil øge enhedernes nyttekapacitet og være med til at dæmpe væksten i vejtransportsektoren. Pligten til overensstemmelsesvurdering, fornyet vurdering af overensstemmelsen og periodisk inspektion af ILE'er vil utvivlsomt fremskynde virksomhedernes indførelsen af den mere solide EIL.

De europæiske virksomheders konkurrenceevne bliver styrket, da nogle af følgeomkostningerne ved håndteringen kan undgås. Muligheden af at rationalisere transportsystemet vil få tilsvarende virkninger.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?

De store virksomheder vil i højere grad kunne drage nytte af stordrift, især i produktionen, men også ved procedurene for overensstemmelsesvurdering, fornyet vurdering af overensstemmelsen og periodisk inspektion. Imidlertid er forskellen ikke så stor, at den kræver særforanstaltninger for små og mellemstore virksomheder, som også kan udnytte fordelene ved en enklere håndtering. En standardisering skulle fremme etablering af nye virksomheder, også SMV'er, da beslutninger om investering bliver lettere at træffe. Foranstaltningerne får desuden virkninger på langt sigt, da de ikke indebærer udskiftning af eksisterende udstyr. Sikkerhedskravene vil fortsat være de samme for alle virksomheder.

Det er derfor ikke hensigten, at der skal træffes særlige foranstaltninger af hensyn til små og mellemstore virksomheder.

HØRING

6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.

Den 17. april 2002 opfordrede Kommissionen følgende erhvervsorganisationer (på europæisk plan) til at udtale sig om et høringsdokument Der var tale om følgende organisationer:

Forkortelse	Organisation
ACEA	Association des Constructeurs européens d'Automobiles
CCFE	Communauté des Chemins de fer européens
CEFIC	European Chemical Industry Council -
CEN	Den Europæiske Standardiseringsorganisation
CLECAT	Liaison Committee of European Freight Forwarders -
EBU	European Barge Union
ECASBA	EC Association of Ship Brokers & Agents -
ECG	European Car - Transport Group of Interest
ECSA	EC Ship-owners' Association
EFIP	European Federation of Inland Ports
EFLLC	European Freight & Logistics Leaders Club
EIA	European Intermodal Association
EIM	European Infrastructure Managers
ERFCP	European Rail Freight Customers Platform
ESC	European Shippers Council -
ESN	European Short Sea Network
ESPO	European Sea Ports Organisation
FEPOR	Federation of European Private Port Operators
FFE	Freight Forward Europe
GETC	Groupement européen pour le TC
INE	Inland Navigation Europe

Forkortelse	Organisation
IRU	International Road Union
ISO	Den Internationale Standardiseringsorganisation
MIF	Maritime Industries Forum -
O.E.B./E.S.O	Organisation européenne de bateliers -
UIC-GTC	Union Internationale des Chemins de Fer - Groupe Transport Combiné
UIRR	Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe

Organisationerne har indsendt skriftlige indlæg, men derudover havde deres repræsentanter mulighed for at udtale sig ved høringen den 22. maj 2002.

Indlæggenes generelle tone kan sammenfattes i følgende tre punkter:

- bred enighed om det nyttige i at standardisere og harmonisere nogle af ILE'ernes egenskaber, uden at det samtidig forbydes at benytte andre enheder
- uenighed om de fælles dimensioner, idet hver enkelt forsvarede de dimensioner, som er i brug inden for deres transportmåde
- vedholdende krav fra vognmænd og rederier om højere tilladt vægt og dimensioner inden for vejtransport, som afspejler virkeligheden inden for samhandelen med tredjelande, især containere med en længde på mere end 13,6 m.