



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 30.4.2004  
COM(2004) 361 final

2003/0056 (COD)

Proposition modifiée de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relative aux unités de chargement intermodales**

(présentée par la Commission conformément  
à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### **Généralités**

Le 7 avril 2003, la Commission a proposé une directive du Parlement européen et du Conseil relative aux unités de chargement intermodales (COM(2003) 155). Conformément aux articles 251, paragraphe 2, 71, paragraphe 1, et 80, paragraphe 2, du traité CE, la proposition a été soumise au Conseil et au Parlement européen (2003/0056(COD)) ainsi qu'au Comité économique et social européen et au Comité des régions.

Le Comité économique et social européen a émis son avis le 23 octobre 2003. Un avis du Comité des régions n'est pas attendu.

Lors de la séance du 10 avril 2003, le président du Parlement européen a indiqué qu'il avait transmis la proposition pour compétence à commission de la politique régionale, du transport et du tourisme, et pour avis à la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (C5-0167/2003).

Le 22 mai 2003, la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie a décidé de ne pas se prononcer.

La commission de la politique régionale, du transport et du tourisme a nommé M. Ulrich Stockmann rapporteur lors de sa réunion du 24 avril 2003. Elle a examiné la proposition de la Commission et le projet de rapport au cours de ses réunions du 14 novembre 2003 et des 20-21 janvier 2004. Lors de cette dernière réunion, elle a adopté le projet de résolution législative par 41 voix contre 1, et son rapport a été présenté le 28 janvier 2004 (A5-0016/2004). Le Parlement européen a adopté le rapport Stockmann en première lecture durant sa séance plénière du 12 février 2004.

### **Objet de la proposition**

L'objectif général de la proposition est de renforcer la compétitivité du transport intermodal de fret en créant un cadre favorable à une meilleure utilisation des unités de chargement intermodales, notamment les conteneurs et les caisses mobiles, à travers les modes routier, maritime, ferroviaire et fluvial.

La proposition crée un système d'évaluation de la conformité, d'entretien et de contrôle de l'ensemble des unités de chargement intermodales existantes afin d'améliorer leur sécurité.

Pour toutes les nouvelles unités de chargement intermodales, elle prévoit un système destiné à améliorer l'efficacité de la manutention des caisses dans les terminaux, ainsi que des dispositifs de sécurité de pointe.

Enfin, elle propose le développement d'un nouveau type de conteneur, l'unité européenne de chargement intermodale. Ce récipient combinera les avantages des conteneurs terrestres (« caisses mobiles ») et maritimes (« ISO Série 1 ») européens, c'est-à-dire l'optimisation de l'espace de chargement et le gerbage. Il procurera aux entreprises et transporteurs européens des gains d'efficacité qui, selon les estimations, représentent une réduction pouvant atteindre 2 % des coûts logistiques.

La proposition suit le modèle de la « nouvelle approche » du marché intérieur. L'ensemble des particularités et spécifications techniques seront élaborées par les organismes de normalisation européens, notamment le CEN.

### **Avis de la Commission**

Le Parlement européen approuve les éléments principaux de la proposition de la Commission.

Il a cependant formulé certains amendements sur la base desquels la Commission se propose d'introduire de nouveaux éléments dans son texte original.

La Commission est disposée à incorporer les propositions et les amendements du Parlement européen visant à améliorer et clarifier le libellé actuel de sa proposition. Les amendements qu'elle accepte sont les suivants : 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 15.

Un ensemble d'amendements ont été acceptés parce qu'ils apportent des éclaircissements d'ordre technique (amendement 1, première modification de l'amendement 7, et amendement 10) ou améliorent la logique ou la structure du texte (amendements 3 et 4 qui unifient les 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> considérants, amendement 8).

Un ensemble d'amendements (2, 7, 9, 11 et 12) ont été acceptés parce qu'ils apportent des précisions importantes quant au fait que les conteneurs relevant de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) ne sont pas soumis aux impératifs européens en matière de certification, d'entretien et de contrôle périodique. Le contraire serait dommageable pour les échanges et le transport, et cette rectification est conforme aux souhaits de la Commission. Par conséquent, les conteneurs qui répondent aux exigences de la CSC peuvent circuler librement en Europe. Cependant, comme la directive prévoit la possibilité de retirer du marché les unités de chargement qui présentent un danger, le libellé a été édulcoré. Concernant la périodicité des inspections, l'amendement 11 est le bienvenu dans la mesure où il aligne les intervalles de contrôle sur ceux que préconise la CSC.

Un ensemble d'amendements (5, 14, 15, 16 et 17) sont conformes avec le principe de la non-conflictualité entre les normes européennes et mondiales. Cependant, leur formulation a été adoucie afin de ne pas subordonner coûte que coûte les intérêts européens aux normes actuelles de l'ISO qui sont peut-être techniquement non optimales ou inadaptées. L'amendement 15 manifeste l'intention de la Commission de maintenir l'utilisation et le transbordement des caisses mobiles non empilables. L'amendement 16 vise à garantir que l'emploi de l'unité européenne de chargement intermodale n'entraînera pas de coûteuses adaptations des navires porte-conteneurs existants. La Commission a retravaillé le texte de manière à ne pas trop limiter le mandat de normalisation. L'amendement 17 augmentera la capacité de chargement de l'unité européenne de chargement intermodale et est donc acceptable dans son principe. Cependant, la référence à la norme ISO est sans objet étant donné que ce sont les organismes de normalisation européens, et pas l'ISO, qui définiront la norme.

Un amendement (13) concernait l'harmonisation des sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive. Il tend à éviter les distorsions de concurrence entre les opérateurs liées à la variabilité des sanctions entre les États membres.

Un amendement (6) n'a pas pu être accepté parce qu'il restreint les possibilités en matière de normalisation en ne citant que le CEN. En effet, d'autres organismes de normalisation européens, tels que le CENELEC ou l'ETSI, pourraient également se voir attribuer un mandat pour des mesures en rapport avec la sécurité, comme par exemple le scellement électronique.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission modifie sa proposition conformément à l'article 250, paragraphe 1, du traité.

Proposition modifiée de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relative aux unités de chargement intermodales**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, et son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) La Communauté met en œuvre une politique visant à encourager les transports durables, tels que les opérations de transport multimodal **et intermodal** faisant intervenir les modes routier, ferroviaire, fluvial et le transport maritime à courte distance. Dans le cadre de la politique commune des transports, des mesures supplémentaires doivent être prises pour assurer la sécurité des transports.
- (2) Les conteneurs répondent généralement à des normes adoptées par l'Organisation internationale de normalisation, mais n'offrent pas un espace suffisant pour un chargement optimal des palettes ou pour tirer le meilleur parti des dimensions maximales autorisées dans le transport terrestre.
- (3) Les caisses mobiles sont couramment utilisées dans le transport routier ou ferroviaire mais ne sont pas adaptées aux opérations de transport intermodal comprenant un trajet par voie d'eau en raison de leurs caractéristiques de construction.
- (4) Les unités de chargement intermodales doivent présenter les caractéristiques d'interopérabilité requises pour les opérations de transbordement des marchandises d'un mode à l'autre. En raison du nombre et de la diversité des unités existantes, l'exigence d'harmoniser les caractéristiques d'interopérabilité ne doit s'appliquer qu'aux nouvelles unités.

---

<sup>1</sup> JO C du , p. .

<sup>2</sup> JO C du , p. .

<sup>3</sup> JO C du , p. .

- (5) La directive définit une nouvelle unité : l'unité européenne de chargement intermodale. Celle-ci doit non seulement offrir un espace de chargement optimal au vu des dimensions imposées par la législation communautaire en vigueur, mais également présenter les caractéristiques d'interopérabilité harmonisées requises pour toute nouvelle unité de chargement intermodale.
- (6) Les objectifs de l'action envisagée sont : l'harmonisation au même degré des unités de chargement intermodales, des procédures d'évaluation et de contrôle périodique, ainsi que la réalisation de l'unité européenne de chargement intermodale. Etant donné qu'ils ne peuvent pas être réalisés de manière satisfaisante par les Etats membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (7) Pour des raisons liées à la spécificité du marché du transport de fret aérien, la présente directive ne concerne pas ce mode de transport.
- (8) **La présente directive ne doit pas trop restreindre l'utilisation, le contrôle et l'entretien des unités de chargement intermodales qui relèvent de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC)**<sup>4</sup>.
- (9) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières internes dans lequel la libre circulation des marchandises est assurée. Les réglementations visant cette libre circulation sans entraves aux échanges sont fondées sur la résolution du Conseil du 7 mai 1985<sup>5</sup> concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation. La présente directive s'inspire de ces principes.
- (10) Les États membres doivent autoriser, selon la décision 93/465<sup>6</sup>, la libre circulation sur leur territoire, la mise sur le marché, l'utilisation pour toute opération de transport ou l'utilisation conformément à leur destination, des unités de chargement intermodales portant le marquage CE et les symboles, prévus dans la présente directive, indiquant que le contrôle périodique a été effectué, sans exiger d'évaluation supplémentaire pour des motifs tenant à l'application de la présente directive ou, en ce qui concerne l'unité européenne de chargement intermodale, la conformité à d'autres exigences techniques.
- (11) Il convient qu'un Etat membre puisse prendre des mesures, en informant la Commission, pour limiter ou interdire la mise sur le marché et l'utilisation d'unités de chargement intermodales notamment lorsque celles-ci présentent un risque particulier pour la sécurité des personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens. La procédure doit être motivée et transparente.

---

<sup>4</sup> Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) : adoptée le 2.12.1972, entrée en vigueur le 6.9.1977 et modifiée en 1981, 1983, 1991 et 1993 ; voir le site de l'Organisation maritime internationale ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>5</sup> Résolution du Conseil, de 7 mai 1985, concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation. *Journal officiel n° C 136 du 4/06/1985, p. 0001-0009.*

<sup>6</sup> Décision du Conseil, du 22 juillet 1993, concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique. *Journal officiel n° L 220 du 30/08/1993 p. 0023 – 0039.*

- (12) ~~Il convient qu'un Etat membre puisse prendre des mesures, en informant la Commission, pour limiter ou interdire la mise sur le marché et l'utilisation d'unités de chargement intermodales lorsque ces unités munies du marquage CE, du symbole se référant à la réévaluation de ces unités et du symbole relatif au contrôle périodique sont non conformes. La procédure doit être motivée et transparente.~~
- (13) Dans le cadre des principes prévus par la résolution du Conseil du 7 mai 1985, des exigences essentielles en matière de sécurité, sûreté, manutention, arrimage, stabilité, identification, nécessaires pour les unités de chargement intermodales et pour les unités européennes de chargement intermodales sont prévues par la présente directive en annexes I et II. Ces exigences seront complétées par des exigences particulières indispensables pour assurer l'interopérabilité. Les unités de chargement intermodales doivent répondre à toutes ces exigences.
- (14) **Les exigences applicables aux unités de chargement intermodales tiennent dûment compte des normes en vigueur dans ce domaine.**
- (15) Au vu des objectifs de la présente directive et afin de faciliter la démonstration de la conformité des nouvelles unités aux exigences, il convient d'établir des procédures d'évaluation, ainsi que des contrôles périodiques ; ces procédures doivent être conçues à la lumière de l'importance des exigences inhérentes aux unités de chargement intermodales. Une procédure adéquate ou un choix entre plusieurs procédures de valeur équivalentes doivent être prévues. Les procédures adoptées sont conformes à la décision 93/465.
- (16) Les nouvelles unités intermodales de chargement peuvent être mises sur le marché et en service seulement si elles sont conformes aux exigences prévues par la présente directive. Cette conformité est attestée par les procédures d'évaluation prévues par la décision 93/465 et reprises à l'annexe IV.
- (17) Le contrôle périodique est destiné à vérifier que l'état d'entretien et que l'état d'usure des unités de chargement intermodales sont compatibles avec les exigences de sécurité. Il sera mené conformément à la procédure reprise à l'annexe V de la présente directive.
- (18) Les unités visées par la présente directive doivent porter un marquage CE indiquant qu'elles sont conformes aux exigences de celle-ci. Les symboles se rapportant aux caractéristiques harmonisées des unités de chargement intermodales doivent être distincts de ceux indiquant que l'unité en question est une unité européenne de chargement intermodale harmonisée. Sur chaque unité de chargement intermodale doit être indiqué qu'elle a satisfait au contrôle périodique précédent ou, en ce qui concerne les unités de moins de cinq ans, qu'elle n'est pas encore soumise à l'obligation de subir un contrôle, et indiquant la date du prochain contrôle.
- (19) Afin d'atteindre les objectifs correspondant aux exigences essentielles prévues dans la présente directive aux annexes I et II il convient d'élaborer des normes harmonisées pour les unités de chargement intermodales et pour les unités européennes de chargement intermodales. Il convient également de prévoir, pour ces unités, l'adoption d'exigences particulières d'interopérabilité selon la procédure indiquée à l'article 12.
- (20) Les normes harmonisées sont élaborées par des organismes de normalisation européens sur mandat de la Commission. Si ces normes sont considérées comme

insatisfaisantes par rapport aux deux types d'exigences prévues dans la directive, la Commission ou l'État membre concerné saisit le Comité permanent prévu par la directive 98/34/CE.<sup>7</sup>

- (21) Les États membres désignent des organismes de contrôle habilités à accomplir les procédures d'évaluation ou de contrôle périodique. Ils doivent également veiller à ce que ces organismes soient suffisamment indépendants, compétents et impartiaux, à même de remplir les tâches pour lesquelles ils ont été désignés et notifiés.
- (22) La Convention internationale sur la sécurité des conteneurs approuvée par les Nations Unies le 2 décembre 1972<sup>8</sup> concourt à cet objectif de renforcement de la sécurité des unités de chargement intermodales et des unités européennes de chargement intermodales. La plupart des États membres ont déjà ratifié cette convention, conformément à la recommandation 79/487/CEE du Conseil<sup>9</sup>.
- (23) Il convient de prévoir une procédure permettant à la Commission de modifier certaines annexes de la présente directive.
- (24) Il convient de prévoir une procédure permettant à la Commission de prendre les mesures nécessaires si les normes harmonisées ne satisfont pas entièrement aux exigences de la présente directive.
- (25) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 99/468/CE du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences conférées à la Commission<sup>10</sup>.
- (26) Il y a lieu de prévoir des sanctions en cas de violation des dispositions nationales prises en application de la présente directive.
- (27) Des dispositions doivent être prises pour la mise en œuvre de la présente directive avant la publication des spécifications au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (28) Il est nécessaire de prévoir une disposition transitoire permettant aux unités de chargement intermodales fabriquées avant l'entrée en vigueur de la présente directive d'être mises sur le marché et en service même après cette date.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier - Objet*

La présente directive fixe des exigences essentielles et prévoit l'adoption de normes harmonisées et d'exigences particulières d'interopérabilité en vue de rendre plus efficace et plus sûre l'utilisation des nouvelles unités de chargement intermodales **et de créer une unité européenne de chargement intermodale**. ~~Elle établit également des exigences, et prévoit~~

---

<sup>7</sup> Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques. *Journal officiel n° L 204 du 21/07/1998 p. 0037 - 0048*

<sup>8</sup> CSC : convention sur la sécurité des conteneurs, adoptée le 02/12/1972, entrée en vigueur le 06/09/1977 et amendée en 1981, 1983, 1991 et 1993, que l'on peut trouver sur la page Internet de l'organisation maritime internationale (IMO), [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>9</sup> JO L 125 du 22.5.1979, p. 18.

~~l'adoption de normes harmonisées et d'exigences particulières d'interopérabilité visant la réalisation d'une unité européenne de chargement intermodale.~~ Elle énonce des obligations d'évaluation de la conformité et d'entretien, ainsi que des procédures d'évaluation de la conformité, et de contrôle périodique, des unités de chargement utilisées en transport intermodal **qui ne sont pas couvertes par la CSC.**

### *Article 2 - Champ d'application*

1. La présente directive s'applique:
  - a) aux unités de chargement intermodales ~~et aux unités européennes de chargement intermodales~~ existantes à la date de son entrée en vigueur,
  - b) aux unités de chargement intermodales **nouvellement** fabriquées, mises sur le marché, mises en circulation et/ou utilisées, qui doivent satisfaire aux exigences définies à l'annexe I, et les exigences particulières d'interopérabilité indiquées à l'article 9.
  - c) aux nouvelles unités européennes de chargement intermodales, qui doivent satisfaire aux exigences définies aux annexes I et II. Et aux exigences particulières d'interopérabilité, indiquées à l'article 9.
2. Elle s'applique également aux unités de chargement visées au paragraphe 1, utilisées exclusivement pour le transport de marchandise entre le territoire de la Communauté et celui d'un pays tiers.
3. Le transport aérien est exclu du champ de la présente directive.

### *Article 3 - Définitions*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) « unité de chargement intermodale », soit un conteneur, soit une caisse mobile ;
- b) « unité européenne de chargement intermodale », une unité de chargement intermodale construite conformément aux exigences essentielles définies aux annexes I et II et aux exigences d'interopérabilité.
- c) « conteneur » : boîte conçue pour le transport de marchandises, suffisamment solide pour un usage répété, empilable et dotée d'éléments permettant le transfert entre modes.
- d) « caisse mobile » : unité conçue pour le transport de marchandises, utilisée en Europe, adaptée de manière optimale aux dimensions des véhicules routiers et équipée d'éléments de préhension permettant le transbordement entre modes, habituellement rail / route. .
- e) « norme harmonisée » : une spécification technique adoptée par un organisme de normalisation reconnu sur base d'un mandat octroyé par la Commission conformément aux procédures fixées dans la directive 98/34.CE aux fins d'établir une exigence européenne dont le respect n'est pas obligatoire.

- f) « indication de contrôle périodique » : un symbole, indiquant que l'unité de chargement intermodale a subi un contrôle périodique, ou doit être soumise au premier contrôle périodique, et a été jugée conforme aux exigences pertinentes; cette indication précise par ailleurs la date à laquelle il est prévu que l'unité de chargement intermodale subira le prochain contrôle périodique visé à l'article 7.
- g) « contrôle périodique » : les contrôles accomplis pour vérifier l'état d'entretien et de sécurité des unités de chargement intermodales, visées aux points a), b) et c), selon les procédures prévues à l'annexe V ;
- h) « procédures d'évaluation de la conformité », les procédures visées à l'annexe IV
- i) « organisme notifié », un organisme de contrôle désigné par l'autorité nationale compétente d'un État membre conformément à l'article 10 et remplissant les critères définis à l'annexe III.

*Article 4 -- Évaluation de la conformité des unités de chargement intermodales.*

- 1 Avant la mise sur le marché des unités de chargement intermodales et des unités européennes de chargement intermodales, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté doit soumettre sa fabrication à une procédure d'évaluation de la conformité parmi celles décrites à l'annexe IV dans les conditions définies

Cette conformité est établie, aux fins de l'apposition du marquage CE sur les unités de chargement intermodales, par:

- soit le contrôle interne de la fabrication, en utilisant le module A, lorsque les normes harmonisées visées à l'article 9, paragraphe 3 sont respectées ;
- soit le contrôle interne de la fabrication en utilisant le module Aa ;
- soit, la procédure de vérification à l'unité (module G) ;
- soit la procédure de l'assurance qualité complète (module H).

- 2 **Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux unités de chargement intermodales qui répondent aux conditions de l'annexe II de la CSC, sauf si le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté réclame cette évaluation.**

*Article 5 - Libre circulation, restrictions et clauses de sauvegarde.*

- 1 Un État membre ne peut pas interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché ou la mise en service sur son territoire (y compris le transport, le stockage, la manutention ou le rechargement), pour des motifs tenant à l'application de la présente directive, d'unités de chargement intermodales qui sont conformes aux dispositions de la présente directive et / ou, le cas échéant, aux normes harmonisées applicables publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* en vertu de la présente directive, et qui portent le marquage CE attestant de cette conformité ainsi que l'indication de contrôle périodique conformément à l'article 8.

- 2 Les Etats membre présumant conformes aux dispositions de la présente directive les unités de chargement intermodales portant le marquage CE et munies de la déclaration de conformité CE prévue à l'annexe VII.
- 3 Lorsqu'un État membre constate qu'une unité visée à l'article 2, correctement entretenue et affectée à l'usage auquel elle est destinée risque de compromettre la santé et / ou la sécurité de personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens, au cours du transport et / ou de l'utilisation, en dépit du fait qu'elle porte un marquage CE et une indication de contrôle périodique, peut restreindre la mise sur le marché ou l'utilisation de cette unité ou il peut faire en sorte qu'elle soit retirée du marché ou de la circulation. Il informe immédiatement la Commission de cette mesure et indique les raisons de sa décision.
- 4 La Commission consulte les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsqu'elle constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement tous les Etats membres. Si la mesure s'avère injustifiée, la Commission informe immédiatement l'État membre qui l'a saisie ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté européenne, le propriétaire ou son mandataire établi dans la Communauté européenne ou le détenteur.
- 5 Lorsqu'une unité visée à l'article 2 s'avère non conforme, l'État membre compétent prend à l'encontre de celui qui a apposé le marquage CE ou l'indication de contrôle périodique les mesures appropriées, **qui peuvent aller jusqu'au retrait de l'autorisation d'effectuer les procédures visées aux annexes IV et V,** et en informe, dans les plus brefs délais, la Commission et les autres Etats membres.
- 6 La Commission s'assure que les Etats membres sont tenus informés du déroulement et du résultat de cette procédure.
- 7 Lorsqu'un État membre établit que le marquage CE ou l'indication de contrôle périodique a été apposé indûment, le propriétaire ou son mandataire établi dans la Communauté ou le détenteur, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté, est tenu de mettre fin à l'infraction dans les conditions imposées par l'État membre.

Si la non-conformité persiste, l'État membre prend toutes les mesures qui s'imposent pour restreindre ou interdire la mise sur le marché, le transport ou l'utilisation de l'unité en question, ou pour faire en sorte qu'elle soit retirée du marché ou de la circulation.

- 8 Toute décision prise par un État membre en application de la présente directive et ayant pour conséquence de restreindre la mise sur le marché, le transport ou l'utilisation d'unités de chargement intermodales ou imposant leur retrait du marché ou de la circulation doit être motivée de façon précise. Elle est notifiée dans les meilleurs délais à l'intéressé en lui rappelant les voies de recours dont il dispose en vertu de la législation en vigueur dans cet État membre, ainsi que les délais pour l'introduction de ces recours.

### *Article 6 – Surveillance concernant les unités de chargement intermodales*

- 1 Les États membres prennent toute mesure utile pour que les unités de chargement intermodales visées à l'article 3 a) et 3 b) ne puissent être mises sur le marché et en service que si elles ne compromettent pas la santé et la sécurité des personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens lorsqu'elles sont installées et entretenues convenablement et utilisées conformément à leur destination.
- 2 Les dispositions de la présente directive n'affectent pas la faculté des États membres de prescrire, dans le respect des dispositions du traité, les exigences qu'ils estiment nécessaires pour assurer la protection des personnes et, en particulier, lors de la manutention des unités, pour autant que cela n'implique pas des modifications de ces unités par rapport à la présente directive.
- 3 Les États membres ne font pas obstacle, notamment lors des foires, des expositions et des démonstrations, à la présentation d'unités de chargement intermodales, telles que définies à l'article 1er, non conformes aux dispositions de la présente directive, pour autant qu'un panneau visible indique clairement leur non-conformité ainsi que l'impossibilité d'acquiescer ces unités avant leur mise en conformité par le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté. Lors de démonstrations, les mesures de sécurité adéquates doivent être prises conformément aux exigences fixées par l'autorité compétente de l'État membre concerné afin d'assurer la sécurité des personnes.

### *Article 7 - Entretien et contrôle périodique*

- 1 Avant la fin de la cinquième année à partir de la fabrication d'une unité de chargement intermodale ou d'une unité européenne de chargement intermodale, son fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté, son propriétaire ou son mandataire établi dans la Communauté ou son détenteur doit la soumettre au premier contrôle visé à l'article 3, e) selon l'une des procédures visées à l'annexe V.

Pour les unités existantes, le premier contrôle doit intervenir avant le 1er juillet 2007 ou avant la fin de la cinquième année à partir de leur fabrication.

Les unités de chargement intermodales, existantes ou nouvelles, qui circulent dans la Communauté ou sont utilisées pour des opérations de transport de marchandises entre le territoire de la Communauté et le territoire d'un pays tiers, sont soumises à des contrôles périodiques à des intervalles de temps ne dépassant pas **30 mois**.

- 2 Le propriétaire, son mandataire établi dans la Communauté européenne ou le détenteur de l'unité de chargement intermodale est responsable de son maintien en bon état du point de vue de la sécurité.
- 3 La date limite (mois et année) du contrôle périodique suivant de l'unité de chargement intermodale est marquée de façon visible, facilement lisible et indélébile sur celle-ci.
- 4 Les unités de chargement intermodales peuvent être soumises à un contrôle périodique dans tout État membre, selon les procédures prévues à l'annexe V de la présente directive.

5 **Les paragraphes 1, 3 et 4 ne s'appliquent pas aux unités de chargement intermodal couvertes par la CSC.**

*Article 8 – Marquage CE et indication de contrôle périodique*

- 1 Le marquage «CE» est constitué des initiales «CE» selon le graphisme dont le modèle figure à l'annexe VI.  
  
Le marquage «CE» doit être accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié impliqué dans la phase de contrôle de la production.
- 2 Le marquage «CE» doit être apposé de manière visible, facilement lisible et indélébile sur chaque unité de chargement intermodale
- 3 Il est interdit d'apposer sur les unités de chargement intermodales et sur les unités européennes de chargement intermodales des marquages susceptibles de tromper les tiers sur la signification ou le graphisme du marquage «CE». Tout autre marquage peut être apposé sur les unités de chargement intermodales à condition de ne pas réduire la visibilité et la lisibilité du marquage «CE».
- 4 A côté du marquage CE, il est nécessaire d'apposer un symbole selon le graphisme dont le modèle figure à l'annexe VII. Il est différent pour les unités de chargement intermodales et pour les unités européennes de chargement intermodales.
- 5 L'indication de contrôle périodique doit mentionner la date de fabrication, celle du contrôle précédent et la date limite du contrôle suivant. Elle est apposée, par l'organisme contrôleur, selon le graphisme dont le modèle figure dans l'annexe VII.
- 6 Marquage «CE» indûment apposé
  - a) tout constat par un État membre de l'apposition indue du marquage «CE» et / ou de l'indication de contrôle périodique entraîne pour son fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté, son propriétaire ou son mandataire établi dans la Communauté ou son détenteur l'obligation de remettre ce produit en conformité en ce qui concerne les dispositions sur le marquage «CE» et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet État membre;
  - b) si la non-conformité persiste, l'État membre doit prendre toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du produit en cause ou assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 5.

*Article 9 - Exigences, normes harmonisées et objections formelles*

- 1 Les unités de chargement intermodales et les unités européennes de chargement intermodales visées à l'article 1er doivent satisfaire respectivement aux exigences essentielles énoncées aux annexes I et II, ainsi qu'aux exigences particulières d'interopérabilité. Ces dernières sont adoptées et, le cas échéant, révisées selon la procédure prévue à l'article 12, paragraphe 2.

La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne*, les décisions relatives aux exigences particulières d'interopérabilité à appliquer.

- 2 Les Etats membres présument conformes à toutes les dispositions de la présente directive les concernant, les unités de chargement intermodales et les unités européennes de chargement intermodales portant le marquage CE prévu à l'article 8 et munis de la déclaration de conformité prévue à l'annexe VII.
- 3 Les unités de chargement intermodales et les unités européennes de chargement intermodales conformes aux normes harmonisées dont les références ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne sont présumées conformes aux exigences essentielles ainsi qu'aux exigences particulières d'interopérabilité.
- 4 Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que les normes harmonisées visées au paragraphe 3 ne sont pas conformes aux exigences essentielles visées aux annexes I et II et/ou aux exigences particulières d'interopérabilité, cet Etat Membre ou la Commission saisit le Comité permanent institué par la directive 98/34/CE.

Compte tenu de l'avis du Comité, la Commission notifie aux Etats membres si les normes concernées doivent être retirées ou non des publications visées au paragraphe 3.

#### *Article 10 - Organismes notifiés*

- 1 Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres la liste des organismes notifiés, établis dans la Communauté, qu'ils ont désignés pour accomplir les procédures visées aux annexes IV et V ainsi que pour effectuer les tâches spécifiques pour lesquelles ces organismes ont été désignés et les numéros d'identification qui leur ont été attribués au préalable par la Commission.

La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste des organismes notifiés en mentionnant leur numéro d'identification et les tâches pour lesquelles ils ont été notifiés. La Commission assure la mise à jour de cette liste.

- 2 Les États membres appliquent les critères définis à l'annexe III pour la désignation d'organismes notifiés.
- 3 Un État membre ayant notifié un organisme doit retirer cette notification s'il constate que l'organisme en question ne remplit plus les critères visés au paragraphe 2.

Il informe immédiatement la Commission et les autres États membres de tout retrait d'une notification.

#### *Article 11 – Adaptation des annexes*

Les modifications nécessaires pour adapter les annexes I et II de la présente directive sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 12.

#### *Article 12 - Comité*

- 1 La Commission est assistée par un comité de réglementation composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

- 2 Lorsqu'il est fait référence au présent article, les articles 5 et 7 de la décision 99/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
- 3 Le comité adopte son règlement intérieur. Le Comité peut examiner toute question que pose la mise en œuvre et l'application pratique de la présente directive et qui est évoquée par son président, soit sur l'initiative de celui-ci, soit à la demande d'un Etat membre.

#### *Article 13 - Sanctions*

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive, **œuvrent à l'harmonisation totale de ces sanctions** et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente directive et l'informent de toute modification ultérieure de ces dispositions dans les plus brefs délais.

#### *Article 14 - Mise en œuvre*

- 1 Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er juillet 2005. Ils en informent immédiatement la Commission.
- 2 Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de ces références sont arrêtées par les États membres.
- 3 Les dispositions de l'article 4 ne s'appliquent pas aux unités de chargement intermodales qui ont été fabriquées avant la date indiquée au paragraphe 1 et mises en service au plus tard six mois après cette même date.

#### *Article 15*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### *Article 16*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

## ANNEXE 1

### *Exigences essentielles relatives aux unités de chargement intermodales*

Pour faciliter la manutention des unités de chargement intermodales entre deux modes et favoriser l'intermodalité dans les transports en général, celles-ci doivent satisfaire, selon leur classe et leur catégorie, aux exigences définies dans la présente annexe. Ces exigences garantissent une interopérabilité maximale des unités de chargement intermodales entre la route, le rail, la navigation fluviale et le transport maritime **et tiennent dûment compte des normes ISO en vigueur en la matière.**

|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sécurité et sûreté:                   | <p>Respecter les dispositions applicables de la 'Convention internationale sur la sécurité des conteneurs' conclue à Genève le 2 décembre 1972.</p> <p>Minimiser les risques de dommage à l'intérieur d'un même mode de transport et entre deux modes.</p> <p>Equiper toute nouvelle unité de chargement intermodale d'un système d'alerte en cas d'intrusion, par exemple d'un sceau électronique, correspondant à l'état de l'art.</p> |
| Manutention :                         | <p>Permettre la manipulation efficace, <del>entre autre par le matériel de manutention adapté aux conteneurs ISO</del> <b><u>des conteneurs (ISO série 1) et des caisses mobiles empilables en tenant compte de l'efficacité du transbordement.</u></b></p>                                                                                                                                                                              |
| Arrimage :                            | <p>Rendre les interfaces d'arrimage compatibles avec les quatre modes de transport.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Solidité :                            | <p>Les UCI ne doivent pas se rompre, ni s'ouvrir, en cas de chute accidentelle.</p> <p>Les UCI doivent pouvoir supporter sans dommage susceptible de conduire à la non-apposition de l'indication de contrôle périodique, les chocs courants lors de la manutention.</p>                                                                                                                                                                 |
| Codage et identification des unités : | <p>Utiliser le codage et l'identification électroniques correspondant à l'état de l'art.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

Les unités de transport intermodales qui sont utilisées sur le mode routier doivent respecter les prescriptions de la directive 96/53

## ANNEXE II

### *Exigences essentielles concernant l'unité européenne de chargement intermodale*

L'unité européenne de chargement intermodale est l'unité de chargement idéale pour le transport de marchandises diverses sèches par la route, le rail, la voie navigable intérieure et le transport maritime à courte distance.

Outre les exigences visées à l'annexe I, qui s'appliquent à toutes les nouvelles unités de chargement intermodales, les UECI doivent satisfaire aux exigences supplémentaires ci-dessous :

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Poids et dimensions :              | Respecter les dispositions de la directive 96/53/CE <sup>11</sup> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Type :                             | Caisse polyvalente pour marchandises sèches                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Longueur intérieure :              | Elle doit permettre de placer, en longueur, respectivement: <ul style="list-style-type: none"><li>• 11 unités de 1200 mm, pour la version longue</li><li>• 6 unités de 1200 mm, pour la version courte</li></ul> en prévoyant les marges de manœuvre qui seraient nécessaires.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Largeur intérieure :               | Elle doit permettre de placer deux euro-palettes (1 200 x 800 mm) ou deux UK-palettes (1 200 x 1 000 mm) dans le sens de leur longueur (donc 2x1200 mm) ou trois euro-palettes dans le sens de leur largeur (donc 3 x 800 mm) côte à côte en laissant une marge de manœuvre suffisante.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Hauteur extérieure :               | <b><u>2 900 mm</u></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b><u>Largeur extérieure :</u></b> | <b><u>Elle doit permettre un arrimage en toute sécurité à l'intérieur et sur le pont des navires porte-conteneurs cellulaires existants conformément aux normes ISO en vigueur</u></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Solidité de la construction :      | Le document de référence pour les valeurs de solidité est la série de normes ISO 1496, le cas échéant. <ul style="list-style-type: none"><li>- Capacité d'empilement sur 4 niveaux d'unités longues chargées et aptes à affronter un voyage en mer.</li><li>- Capacité d'empilement correspondant aux conteneurs ISO de 20 pieds pour les unités courtes chargées.</li><li>- Une charge de déchirement suffisante pour permettre le transport d'unités sur le nombre de niveaux d'empilement susmentionné, par voie fluviale ou par transport maritime à courte distance.</li><li>- Aptitude à être levées par le haut.</li></ul> |

<sup>11</sup> OJ L 235, 17.9.1996, p. 59.

## ANNEXE III

### *Critères minimaux à remplir pour la désignation des organismes notifiés visés à l'article 10*

- 1 L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations d'évaluation et de vérification ne peuvent être ni le concepteur, ni le fabricant, ni le fournisseur, ni l'installateur ou l'utilisateur des unités de chargement intermodales que cet organisme contrôle, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent ni intervenir directement dans la conception, la construction, la commercialisation ou l'entretien de ces unités, ni représenter les parties engagées dans ces activités. Cela n'exclut pas la possibilité d'échanges d'informations techniques entre le fabricant d'unités et l'organisme notifié.
- 2 L'organisme et son personnel doivent exécuter les opérations d'évaluation et de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes pressions et incitations, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier lorsqu'elles émanent de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.
- 3 L'organisme doit disposer du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des contrôles ou à la surveillance; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour effectuer des vérifications exceptionnelles.
- 4 Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
  - une bonne formation technique et professionnelle,
  - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
  - l'aptitude requise pour rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
- 5 L'impartialité du personnel chargé du contrôle doit être garantie. Sa rémunération ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
- 6 L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les contrôles ne soient effectués directement par l'État membre.
- 7 Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la directive ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.

## ANNEXE IV

### *Procédures d'évaluation de la conformité*

Une unité de chargement intermodale doit faire l'objet, au choix du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté, de l'une des procédures d'évaluation de la conformité prévues à l'article 6 et définies dans la présente annexe:

- Soit le contrôle interne de la fabrication, en utilisant le module A, lorsque les normes harmonisées visées à l'article 9, paragraphe 3 sont respectées.
- Soit le contrôle interne de la fabrication en utilisant le module Aa,.
- Soit, la procédure de vérification à l'unité (module G)
- Soit la procédure de l'assurance qualité complète (module H).

#### **Module A** (contrôle interne de la production)

- 1 Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté qui remplit les obligations prévues à la partie 2, assure et déclare que les unités de chargement intermodales satisfont aux exigences pertinentes de la directive. Le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, doit apposer la marque appropriée sur toutes les unités de chargement intermodales et établir une déclaration écrite de conformité.
- 2 Le fabricant établit la documentation technique décrite au point 3; le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, tient cette documentation à la disposition des autorités nationales à des fins d'inspection pendant une durée de dix ans à compter de la date à laquelle la dernière unité de chargement intermodale a été fabriquée. Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis dans la Communauté, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise sur le marché communautaire des unités de chargement intermodales.
- 3 La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité des unités de chargement intermodales aux exigences pertinentes de la directive. Elle devra couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement des unités de chargement intermodales et comprendra:
  - une description générale des unités de chargement intermodales,
  - les dessins de conception et de fabrication, ainsi que les schémas des composants, sous-ensembles, ensembles, circuits, etc.,
  - les descriptions et explications nécessaires à la compréhension desdits dessins et schémas et du fonctionnement du produit,
  - une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences de la directive,
  - les résultats des calculs de conception, les contrôles effectués, etc.,

- les rapports d'essais.
- 4 Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté conserve avec la documentation technique une copie de la déclaration de conformité.
  - 5 Le fabricant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que le processus de fabrication aboutisse à la fabrication d'unités de chargement intermodales qui satisfont aux exigences de la documentation technique visée à la partie 2 ainsi qu'aux exigences de la directive applicable.

**Module Aa** (contrôle interne de la fabrication avec surveillance de la vérification finale)

Outre les exigences prévues par le module A, les dispositions ci-après sont applicables.

La vérification finale fait l'objet d'une surveillance sous forme de visites à l'improviste de la part d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

Durant ces visites, l'organisme notifié doit:

- s'assurer que le fabricant procède effectivement à la vérification finale,
- procéder à des fins de contrôle au prélèvement d'unités de chargement intermodales sur les lieux de fabrication ou d'entreposage. L'organisme notifié apprécie le nombre d'unités à prélever ainsi que la nécessité d'effectuer ou de faire effectuer sur les unités prélevées tout ou partie de la vérification finale.

Dans le cas où une ou plusieurs unités de chargement intermodales ne seraient pas conformes, l'organisme notifié prend les mesures appropriées.

Le fabricant appose, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier sur chaque unité de chargement intermodale.

**Module G** (vérification CE à l'unité)

- 1 Le présent module décrit la procédure par laquelle le fabricant assure et déclare que l'unité de chargement intermodale, qui a obtenu l'attestation visée au point 4.1, satisfait aux exigences correspondantes de la directive. Le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, appose le marquage adéquat sur cette unité et établit une déclaration de conformité.
- 2 La demande de vérification à l'unité est introduite par le fabricant auprès d'un organisme notifié de son choix. La demande comporte:
  - le nom et l'adresse du fabricant ainsi que le lieu où se trouve l'unité de chargement intermodale,
  - une déclaration écrite spécifiant que la même demande n'a pas été introduite auprès d'un autre organisme notifié,
  - une documentation technique.
- 3 La documentation technique doit permettre d'évaluer la conformité de l'unité de chargement intermodale aux exigences correspondantes de la directive et de

comprendre sa conception, sa fabrication et son fonctionnement. La documentation technique comprend :

- une description générale de l'unité en question,
- des plans de conception et de fabrication, ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.,
- les descriptions et explications nécessaires à la compréhension desdits plans et schémas et du fonctionnement de cette unité,
- les résultats des calculs de conception réalisés, des contrôles effectués, etc.,
- les rapports d'essais,
- les éléments appropriés relatifs à la qualification des procédés de fabrication et de contrôle, ainsi qu'aux qualifications ou approbations des personnels correspondants.

4 L'organisme notifié procède à un examen de la conception et de la construction de chaque unité de chargement intermodale et effectue lors de la fabrication les essais appropriés pour certifier sa conformité avec les exigences correspondantes de la directive.

4.1 L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque unité de chargement intermodale et établit une attestation de conformité pour les essais réalisés. Cette attestation est conservée pendant une durée de dix ans.

4.2 Le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, veille à être en mesure de présenter, sur demande, la déclaration de conformité et l'attestation de conformité délivrées par l'organisme notifié.

En particulier, l'organisme notifié:

- examine la documentation technique en ce qui concerne la conception ainsi que les procédés de fabrication,
- évalue les matériaux utilisés lorsque ceux-ci ne sont pas conformes aux dispositions applicables de la directive et vérifie le certificat délivré par le fabricant de matériaux,
- agréé les modes opératoires d'assemblage permanent des pièces composant les unités de chargement intermodales,
- vérifie les qualifications ou approbations,
- procède à l'examen final, effectue ou fait effectuer l'épreuve et examine, le cas échéant, les dispositifs de sécurité.

#### **Module H** (assurance qualité complète)

1 Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés satisfont aux exigences de la

directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et il établit une déclaration écrite de conformité. Le marquage «CE» est accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

2 Le fabricant met en œuvre un système de qualité approuvé pour la conception, la fabrication, l'inspection finale des produits et les essais, comme spécifié au point 3, et il est soumis à la surveillance visée au point 4.

3 Système de qualité

3.1 Le fabricant soumet une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié.

La demande comprend:

- toutes les informations appropriées pour la catégorie de produits envisagée,
- la documentation sur le système de qualité.

3.2 Le système de qualité doit assurer la conformité des produits aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent figurer dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de mesures, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité permet une interprétation uniforme des mesures de procédure et de qualité telles que programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en matière de qualité de la conception et de la qualité des produits,
- des spécifications techniques de conception, y compris les normes qui seront appliquées et, lorsque les normes visées à l'article 5 ne sont pas appliquées entièrement, des moyens qui seront utilisés pour que les exigences essentielles de la directive qui s'appliquent aux produits soient respectées,
- des techniques de contrôle et de vérification de la conception, des procédés et des actions systématiques qui seront utilisés lors de la conception des produits en ce qui concerne la catégorie de produits couverte,
- des techniques correspondantes de fabrication, de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité, des procédés et actions systématiques qui seront utilisés,
- des contrôles et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication et de la fréquence à laquelle ils auront lieu,
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.,

- des moyens permettant de vérifier la réalisation de la qualité voulue en matière de conception et de produit, ainsi que le fonctionnement efficace du système de qualité.

3.3 L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.

La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité des unités de chargement intermodales aux exigences pertinentes de la directive. Elle devra couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement des unités de chargement intermodales et comprendra:

- une description générale des unités de chargement intermodales,
- les dessins de conception et de fabrication, ainsi que les schémas des composants, sous-ensembles, ensembles, circuits, etc.,
- les descriptions et explications nécessaires à la compréhension desdits dessins et schémas et du fonctionnement du produit,
- une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences de la directive,
- les résultats des calculs de conception, les contrôles effectués, etc.,
- les rapports d'essais.

L'équipe d'auditeurs comprend au moins un membre ayant acquis, en tant qu'assesseur, l'expérience de la technologie concernée. La procédure d'évaluation comprend une visite dans les locaux du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. Elle contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4 Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le fabricant ou son représentant mandaté informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de tout projet d'adaptation du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

4 Surveillance CE sous la responsabilité de l'organisme notifié

4.1 Le but de la surveillance est de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

- 4.2 Le fabricant autorise l'organisme notifié à accéder, à des fins d'inspection, aux lieux de conception, de fabrication, d'inspection et d'essais et de stockage et lui fournit toute l'information nécessaire, en particulier:
- la documentation sur le système de qualité,
  - les dossiers de qualité prévus dans la partie du système de qualité consacrée à la conception, tels que résultats des analyses, des calculs, des essais, etc.,
  - les dossiers de qualité prévus par la partie du système de qualité consacrée à la fabrication, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.
- 4.3 L'organisme notifié procède chaque année à des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité et fournit un rapport d'audit au fabricant.
- 4.4 En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. À l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.
- 5 Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée de dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:
- la documentation visée au point 3.1 deuxième alinéa deuxième tiret,
  - les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa,
  - les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.
- 6 Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

## ANNEXE V

### *Procédures pour le contrôle périodique*

Le contrôle périodique devra suivre l'une des deux procédures ci-dessous.

#### **Module 1** (contrôle périodique des produits)

- 1 Ce module décrit la procédure par laquelle le propriétaire, son mandataire établi dans la Communauté ou le détenteur assurent que l'unité de chargement intermodale satisfait toujours aux exigences de la présente directive.
- 2 Pour satisfaire aux exigences mentionnées au point 1, le propriétaire, son mandataire établi dans la Communauté ou le détenteur prennent toutes les mesures nécessaires pour que les conditions d'utilisation et d'entretien assurent la conformité permanente de l'unité de chargement intermodale aux exigences de la présente directive, en particulier pour que:
  - les unités de chargement intermodales soient utilisées conformément à leur destination,
  - le cas échéant, des travaux d'entretien ou des réparations soient effectués,
  - les contrôles périodiques nécessaires soient également effectués.

Les mesures exécutées doivent être consignées dans des documents et tenues, par le propriétaire, son mandataire établi dans la Communauté ou par le détenteur, à la disposition des autorités nationales.

- 3 L'organisme de contrôle doit effectuer les examens et les essais appropriés afin de vérifier la conformité de l'unité de chargement intermodale aux exigences correspondantes de la présente directive.
  - 3.1 Toutes les unités de chargement intermodales doivent être examinées individuellement et les essais appropriés, décrits dans les spécifications européennes, doivent être effectués afin de vérifier que les unités satisfont aux exigences de la présente directive.
  - 3.2 L'organisme de contrôle doit apposer ou faire apposer son numéro d'identification sur chaque produit faisant l'objet d'un contrôle périodique, immédiatement à la suite de la date du contrôle, et établir par écrit l'attestation de contrôle périodique. Cette attestation peut concerner une série d'unités individuelles.
  - 3.3 Le propriétaire, son mandataire établi dans la Communauté ou le détenteur conservent l'attestation de contrôle périodique prévue au point 3.2 ainsi que les documents prévus au point 2, au moins jusqu'au contrôle périodique suivant.

#### **Module 2** (contrôle périodique au moyen de l'assurance de la qualité)

- 1 Ce module décrit la procédure par laquelle le propriétaire ou son mandataire établi dans la Communauté ou le détenteur, qui remplit les obligations visées au point 2, assure et déclare que l'unité de chargement intermodale satisfait toujours aux exigences de la présente directive. Le propriétaire ou son mandataire établi dans la

Communauté ou le détenteur, doivent apposer la date du contrôle périodique sur toute unité de chargement intermodale et établir par écrit une déclaration de conformité. La date du contrôle périodique doit être accompagnée du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance spécifiée au point 4,

2 Le propriétaire, son mandataire établi dans la Communauté ou le détenteur, prennent toutes les mesures nécessaires pour que les conditions d'utilisation et d'entretien assurent la conformité permanente de l'unité de chargement intermodale aux exigences de la présente directive, en particulier pour que:

- les unités de chargement intermodales soient utilisées conformément à leur destination,
- le cas échéant, des travaux d'entretien ou des réparations soient effectués,
- les contrôles périodiques nécessaires soient également effectués.

Les mesures exécutées doivent être consignées dans des documents et tenues par le propriétaire, son mandataire établi dans la Communauté ou le détenteur, à la disposition des autorités nationales.

Le propriétaire ou son mandataire établi dans la Communauté ou le détenteur, veillent à ce que, pour les contrôles périodiques à effectuer, du personnel qualifié et l'infrastructure indispensable, au sens des points 3 à 7 de l'annexe III, soient mis à disposition.

Le propriétaire, ou son mandataire établi dans la Communauté, ou le détenteur, doit appliquer un système de qualité approuvé pour le contrôle périodique et les essais de l'unité spécifiés au point 3, et il est soumis à la surveillance visée au point 4.

3 Système de qualité

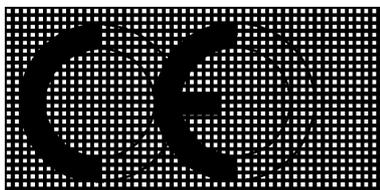
Les dispositions décrites à l'annexe IV, module H, de la présente directive peuvent également être appliquées, mutatis mutandis, aux contrôles périodiques.

## ANNEXE VI

### *Marquage «CE» et autres symboles*

#### 1 Marquage CE

Le marquage «CE» est constitué des initiales «CE» selon le graphisme suivant :



#### 2 Symboles distinctifs

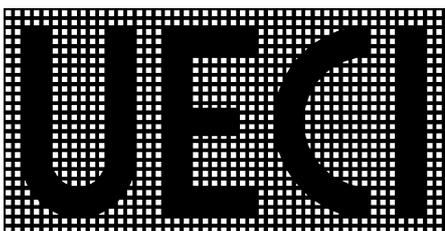
##### 2.1 UCI

Sur les UCI conformes aux exigences de la présente directive est apposé, immédiatement au-dessous du marquage « CE », le symbole « UCI ». Ce symbole est constitué des initiales «UCI» selon le graphisme suivant :



##### 2.2 UECI

Sur les UECI conformes aux exigences de la présente directive est apposé, immédiatement au-dessous du marquage « CE », le symbole « UECI ». Ce symbole est constitué des initiales «UECI» selon le graphisme suivant :



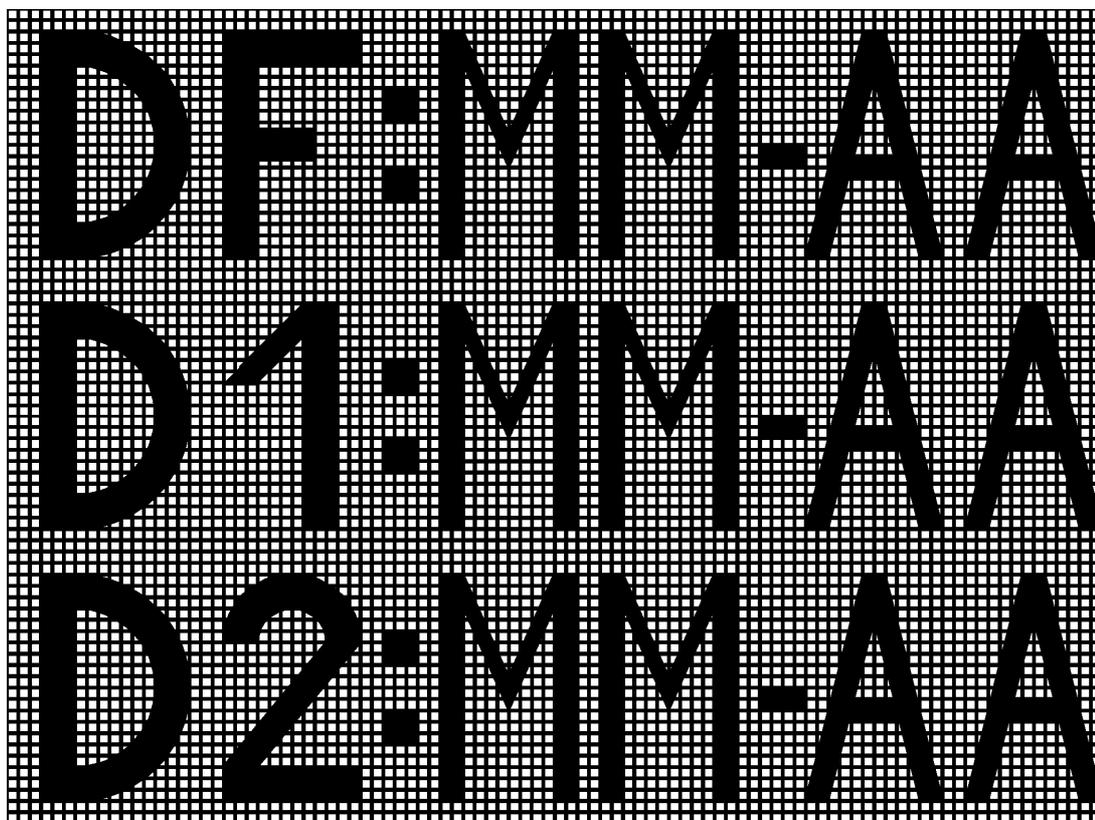
#### 3 Indication de contrôle périodique

Toute UCI utilisée sur le territoire communautaire porte l'indication :

- de sa date de fabrication, constituée des initiales « DF » suivies de quatre chiffres : deux pour le mois et deux pour le millésime,
- de la date du dernier contrôle passé, constituée du symbole « D1 », suivi de quatre chiffres : deux pour le mois et deux pour le millésime,

- de la date limite du contrôle suivant, constituée du symbole « D2 », suivi de quatre chiffres : deux pour le mois et deux pour le millésime.

Ce symbole est apposé selon le graphisme suivant :



#### 4 Dispositions communes

En cas de réduction ou d'agrandissement du marquage «CE» ou des symboles, les proportions telles qu'elles ressortent du graphisme gradué figurant ci-dessus doivent être respectées.

Les différents composants du marquage «CE» et des symboles doivent avoir sensiblement la même dimension verticale, qui ne peut être inférieure à 5 cm.

Toutefois, les chiffres utilisés peuvent être librement modifiés pourvu que ce soient des chiffres arabes de même hauteur que les autres composants du symbole.

## ANNEXE VII

### DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

La déclaration de conformité «CE» doit comprendre les éléments suivants:

- le nom et l'adresse du fabricant, ou de son mandataire établi dans la Communauté,
- la description de l'unité de chargement intermodal concernée (ou de la série),
- la procédure d'évaluation de la conformité appliquée,
- le cas échéant, le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a effectué le contrôle,
- le cas échéant, un renvoi au certificat d'examen «CE de type», au certificat d'examen CE de la conception ou au certificat de conformité CE,
- le cas échéant, le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui contrôle le système de qualité du fabricant,
- le cas échéant, la référence aux normes harmonisées appliquées,
- le cas échéant, les autres spécifications techniques qui ont été utilisées,
- le cas échéant, les références aux autres directives communautaires qui ont été appliquées,
- l'identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

**Domaine(s) politique(s):** Energie et transports

**Activité(s):** politique des transports terrestres, aviation et transports maritimes

**DENOMINATION DE L'ACTION: DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL  
CONCERNANT LES UNITES DE CHARGEMENT INTERMODALES**

**1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)**

A07031 – comités obligatoires

**2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES**

**2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): millions d'euros en crédits d'engagement (CE)**

906.000 €

**2.2 Période d'application:**

Trois ans à partir de l'adoption de la directive

**2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (cf. point 6.1.1)

Millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

|                           | Année<br>[n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5<br>et<br>exer.<br>suiv.] | Total |
|---------------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------------------------------|-------|
| Crédits d'engagement (CE) |              |       |       |       |       |                               |       |
| Crédits de paiement (CP)  |              |       |       |       |       |                               |       |

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA) (cf. point 6.1.2)

|    |  |  |  |  |  |  |  |
|----|--|--|--|--|--|--|--|
| CE |  |  |  |  |  |  |  |
| CP |  |  |  |  |  |  |  |

|                |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Sous-total a+b |  |  |  |  |  |  |  |
| CE             |  |  |  |  |  |  |  |
| CP             |  |  |  |  |  |  |  |

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement (cf. points 7.2 et 7.3)

|       |           |           |           |  |  |  |  |
|-------|-----------|-----------|-----------|--|--|--|--|
| CE/CP | 302.000 € | 302.000 € | 302.000 € |  |  |  |  |
|-------|-----------|-----------|-----------|--|--|--|--|

|             |           |           |           |  |  |  |  |
|-------------|-----------|-----------|-----------|--|--|--|--|
| TOTAL a+b+c |           |           |           |  |  |  |  |
| CE          | 302.000 € | 302.000 € | 302.000 € |  |  |  |  |
| CP          | 302.000 € | 302.000 € | 302.000 € |  |  |  |  |

## 2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

Proposition compatible avec la programmation financière existante.

Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières,

y compris, le cas échéant, un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel.

## 2.5 Incidence financière sur les recettes

Aucune implication financière (concerne des aspects techniques relatifs à la mise en œuvre d'une mesure).

OU

Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

**Note: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent être incluses sur une feuille séparée jointe à la présente fiche financière.**

Millions d'euros (à la première décimale)

| Ligne budgétaire | Recettes                      | Avant l'action<br>[année n-1] | Situation après l'action |       |       |       |       |       |  |  |
|------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
|                  |                               |                               | [Année n]                | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] |  |  |
|                  | a) Recettes en termes absolus |                               |                          |       |       |       |       |       |  |  |
|                  | b) Modification des recettes  | Δ                             |                          |       |       |       |       |       |  |  |

(Décrire chaque ligne budgétaire concernée, en ajoutant le nombre approprié de lignes au tableau si l'effet s'exerce sur plusieurs lignes budgétaires)

### 3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

| Nature de la dépense |        | Nouvelle | Participation AELE | Participation pays candidats | Rubrique PF |
|----------------------|--------|----------|--------------------|------------------------------|-------------|
|                      | CD CND | OUI      | OUI                | OUI                          | N° [3]      |

### 4. BASE LÉGALE

Art. 71 et 80 du Traité

### 5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

#### 5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

##### 5.1.1 Objectifs poursuivis

Proposer une unité de chargement intermodale optimale combinant les avantages des caisses mobiles (capacité) et des conteneurs (robustesse) en vue de réduire la congestion des infrastructures.

Standardiser les interfaces de manutention et d'arrimage des nouvelles unités de chargement intermodales, afin de réduire le temps moyen de manutention.

Rendre obligatoire l'équipement de toute nouvelle unité de chargement intermodale en dispositifs performants de sécurité et de sûreté, afin de lutter contre les intrusions ou l'introduction frauduleuse de matériels.

Créer une obligation de contrôle périodique de toutes les unités de chargement intermodales, y compris celles existantes, afin de rendre obligatoire un niveau d'entretien satisfaisant.

##### 5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

Non applicable

##### 5.1.3 Dispositions prises à la suite de l'évaluation ex post

Non applicable

#### 5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

*Non applicable*

#### 5.3 Modalités de mise en œuvre

### 6. INCIDENCE FINANCIÈRE

Non applicable

## 6.1 Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation)

(Le mode de calcul des montants totaux présentés dans le tableau ci-après doit être expliqué par la ventilation dans le tableau 6.2.)

### 6.1.1 Intervention financière

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

| Ventilation  | [Année n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5 et exercices suivants] | Total |
|--------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|-------|
| Action 1     |           |       |       |       |       |                             |       |
| Action 2     |           |       |       |       |       |                             |       |
| Etc.         |           |       |       |       |       |                             |       |
| <b>TOTAL</b> |           |       |       |       |       |                             |       |

### 6.1.2 Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et dépenses TI (crédits d'engagement)

|                                                                                                                                                                                 | [Année n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5 et exercices suivants] | Total |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|-------|
| 1) Assistance technique et administrative (ATA):                                                                                                                                |           |       |       |       |       |                             |       |
| a) Bureaux d'assistance                                                                                                                                                         |           |       |       |       |       |                             |       |
| b) Autre assistance technique et administrative:<br>- intra-muros:<br>- extra-muros:<br><i>dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:</i> |           |       |       |       |       |                             |       |
| Sous-total 1                                                                                                                                                                    |           |       |       |       |       |                             |       |
| 2) Dépenses d'appui (DDA):                                                                                                                                                      |           |       |       |       |       |                             |       |

|                                |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| a) Études                      |  |  |  |  |  |  |  |
| b) Réunion d'experts           |  |  |  |  |  |  |  |
| c) Information et publications |  |  |  |  |  |  |  |
| Sous-total 2                   |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>TOTAL</b>                   |  |  |  |  |  |  |  |

## 6.2 Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)

*(Dans le cas où il y a plusieurs actions, il y a lieu de donner, sur les mesures concrètes à prendre pour chaque action, les précisions nécessaires à l'estimation du volume et du coût des réalisations)*

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

| Ventilation       | Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...) | Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n) | Coût unitaire moyen | Coût total (total pour années 1...n) |
|-------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------|
|                   | 1                                                     | 2                                                         | 3                   | 4=(2X3)                              |
| <u>Action 1</u>   |                                                       |                                                           |                     |                                      |
| - Mesure 1        |                                                       |                                                           |                     |                                      |
| - Mesure 2        |                                                       |                                                           |                     |                                      |
| <u>Action 2</u>   |                                                       |                                                           |                     |                                      |
| - Mesure 1        |                                                       |                                                           |                     |                                      |
| - Mesure 2        |                                                       |                                                           |                     |                                      |
| - Mesure 3        |                                                       |                                                           |                     |                                      |
| Etc.              |                                                       |                                                           |                     |                                      |
| <b>COÛT TOTAL</b> |                                                       |                                                           |                     |                                      |

*(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul)*

## 7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

### 7.1 Incidence sur les ressources humaines

| Types d'emplois                      |             | Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires |                              | Total | Description des tâches découlant de l'action                                      |
|--------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------|
|                                      |             | Nombre d'emplois permanents                                                                                   | Nombre d'emplois Temporaires |       |                                                                                   |
| Fonctionnaires ou Agents temporaires | A<br>B<br>C | 1                                                                                                             | 1                            | 2     | <i>Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.</i> |
| Autres ressources Humaines           |             |                                                                                                               |                              |       |                                                                                   |
| Total                                |             | 1                                                                                                             | 1                            | 2     |                                                                                   |

## 7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

| Type de ressources humaines                                  | Montants en euros | Mode de calcul * |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|
| Fonctionnaires                                               | 108.000 €         |                  |
| Agents temporaires                                           | 108.000 €         |                  |
| Autres ressources humaines<br>(indiquer la ligne budgétaire) |                   |                  |
| Total                                                        | 216.000 €         |                  |

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

## 7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

| Ligne budgétaire<br>(n° et intitulé)                    | Montants en euros | Mode de calcul                                           |
|---------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>Enveloppe globale (Titre A7)</b>                     |                   |                                                          |
| A0701 – Missions                                        |                   |                                                          |
| A07030 – Réunions                                       |                   |                                                          |
| <b>A07031 – Comités obligatoires <sup>(1)</sup></b>     |                   |                                                          |
| A07032 – Comités non obligatoires <sup>(1)</sup>        |                   |                                                          |
| A07040 – Conférences                                    |                   |                                                          |
| A0705 – Etudes et consultations                         |                   |                                                          |
| Autres dépenses (indiquer lesquelles)                   |                   |                                                          |
| <b>86.000 €</b>                                         |                   | 700 € x 15 x 4 = 42.000 €<br>1.100 € x 10 x 4 = 44.000 € |
| <b>Systemes d'information (A-5001/A-4300)</b>           |                   |                                                          |
| <b>Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)</b> |                   |                                                          |
| Total                                                   | 86.000 €          |                                                          |

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

<sup>(1)</sup> Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

|      |                                 |           |
|------|---------------------------------|-----------|
| I.   | Total annuel (7.2 + 7.3)        | 302.000 € |
| II.  | Durée de l'action               | 3 ans     |
| III. | Coût total de l'action (I x II) | 906.000 € |

## **8. SUIVI ET ÉVALUATION**

Non applicable

### **8.1 Système de suivi**

### **8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue**

## **9. MESURES ANTI-FRAUDE**

## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

### IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

#### TITRE DE LA PROPOSITION

Proposition de directive 2002/.../CE du Parlement européen et du Conseil concernant les unités de chargement intermodales.

#### NUMÉRO DE RÉFÉRENCE DU DOCUMENT

COM(...).final.

#### LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

En vertu de l'article 3, paragraphe 1, points f) et l) du traité, l'action de la Communauté comporte une politique commune dans le domaine des transports et une politique dans le domaine de l'environnement. En outre, en vertu de l'article 14, les obligations de la Communauté comprennent la libre circulation des marchandises et, en vertu de l'article 71, paragraphe 1, la politique communautaire en matière de transports comprend des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports, compétence partagée avec les Etats membres. L'article 80, paragraphe 2, constitue la base juridique pour inclure le secteur maritime dans la proposition.

Ce problème a une dimension communautaire :

- L'instauration du marché intérieur nécessite une meilleure circulation des marchandises et les encombrements routiers dus au transport de marchandises constituent un problème auquel sont confrontés, à divers degrés, tous les États membres. Environ 20 % du transport routier de marchandises est international. Ce segment présente le taux de croissance le plus élevé. Les États membres ne peuvent pas, à eux seuls, résoudre de manière optimale les problèmes liés à l'augmentation constante du transport routier international de marchandises.
- Le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont constaté que la mise en place de l'intermodalité est freinée par le manque d'harmonisation et de normalisation dans le domaine des UCI. À l'heure actuelle, les caractéristiques de manutention des UCI présentent des différences considérables: en effet, coexistent sur le marché des conteneurs normalisés, des caisses mobiles et toutes sortes d'UCI prévues pour des emplois spécifiques. Des efforts considérables sont nécessaires pour définir, cas par cas, les caractéristiques de manutention d'une UCI individuelle quelconque. De même, les installations de manutention doivent être souvent aménagées, voire modifiées dans certains cas. Cela complique et ralentit la manutention et engendre des coûts induits qui accroissent inutilement le

coût de l'intermodalité. Il est indispensable que des mesures soient prises au niveau communautaire pour remédier à cette situation.

- La plupart des États membres ont ratifié la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Cette convention prévoit l'homologation des conteneurs et leur contrôle périodique. Ces procédures ne sont cependant pas harmonisées au niveau communautaire. Il est donc indispensable que des mesures soient prises au niveau communautaire pour remédier à cette situation.
- L'usure des UCI peut entraîner des risques sur le plan de la sécurité, qu'il s'agit d'éliminer par l'entretien et des contrôles périodiques de ces UCI. Les contrôles doivent être effectués de manière uniforme dans toute la Communauté et les UCI doivent pouvoir être contrôlées périodiquement dans tout État membre. Une action au niveau communautaire est nécessaire en vue d'harmoniser les procédures de contrôle.
- La directive proposée vise à accroître la durabilité et la sécurité des transports, à réduire l'encombrement des infrastructures, notamment routières, et à établir un cadre plus favorable pour les opérations de transport intermodal en assurant un niveau élevé d'interopérabilité des UCI entre les différents modes de transport. Une action communautaire est la seule manière de réaliser cette harmonisation, étant donné que les États membres, agissant individuellement ou à travers des accords internationaux, ne peuvent parvenir au même degré d'harmonisation des UCI ou des procédures d'évaluation, de réévaluation, d'entretien ou de contrôle.
- La reconnaissance des certificats d'homologation délivrés par les organismes de contrôle désignés par les autorités compétentes des États membres contribuerait à l'élimination des obstacles à la libre prestation de services de transport. Cet objectif ne peut être atteint de manière satisfaisante à un autre niveau.
- Des moyens communautaires sont nécessaires pour harmoniser certaines caractéristiques des UCI. Cette harmonisation ne pourrait pas être réalisée uniquement à l'aide de mesures nationales. L'interopérabilité est nécessaire pour la manutention des UCI, où qu'elles circulent dans la Communauté. Cette interopérabilité n'est possible qu'avec des mesures prises au niveau communautaire. D'autre part, la libre circulation de marchandises et des services exige que les contrôles périodiques puissent être effectués partout dans la Communauté selon les mêmes critères. Bien qu'il existe diverses solutions nationales en matière d'UCI, aucune UECI n'est disponible à l'échelle européenne en pratique ou en tant que norme satisfaisante. Une action communautaire est nécessaire pour normaliser une telle UECI, afin que les professionnels européens puissent en exploiter les avantages.

La proposition vise également à réduire les encombrements routiers en améliorant les conditions préalables aux opérations de transport intermodal. En l'absence d'action, le transport de marchandises par route continuerait à augmenter, ce qui accroîtrait les encombrements, les accidents et les dommages pour l'environnement. L'augmentation annuelle des coûts externes supplémentaires occasionnés par les transports routiers est estimée à 3 milliards d'euros. En compliquant et en ralentissant les opérations de manutention, l'absence d'harmonisation crée des coûts induits permanents en Europe. Grâce à ses dimensions optimales, l'UECI pourra contenir plus de palettes qu'un conteneur de 40 pieds. Par conséquent, il faudra moins d'UCI -

et de poids lourds - pour transporter la même quantité de marchandises. Les UECI présentent également un avantage par rapport aux caisses mobiles : elles peuvent être empilées sur plusieurs niveaux, ce qui réduit les surfaces de stockage nécessaires, notamment dans les chantiers terminaux de transport combiné, et permet d'envisager un transport sur plusieurs niveaux lorsque le gabarit des infrastructures empruntées le permet.

L'objectif de l'action envisagée est de contribuer, directement et immédiatement, sur le marché du transport intermodal de marchandises et des services de logistique, à simplifier les opérations de manutention intermédiaires, à réduire les encombrements des infrastructures, notamment routières, et à améliorer la sécurité et la performance environnementale du transport intermodal de marchandises. Les moyens proposés (harmonisation, normalisation et reconnaissance) sont proportionnés à ces objectifs.

Une directive du Parlement européen et du Conseil constitue l'instrument juridique approprié pour renforcer l'harmonisation et établir un cadre pour la normalisation, l'entretien et les contrôles périodiques des UCI.

## **L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES**

### **2. Qui sera touché par la proposition?**

- Quels secteurs d'entreprises?
- Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?
- Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées ?

Les secteurs d'entreprises qui seront concernés par l'harmonisation sont les fabricants, les propriétaires, les détenteurs et les exploitants d'UCI, opérateurs de terminaux ou transporteurs.

La proposition aura des effets aussi bien pour les grandes que pour les petites et moyennes entreprises. En effet, si les transporteurs ferroviaires et maritimes sont, le plus souvent, des grandes entreprises, il n'en va pas de même pour les modes routier ou de navigation intérieure, ni pour les opérateurs de terminaux. Il convient toutefois de rappeler que l'utilisation des UECI reste facultative.

Le nombre d'EVP utilisés dans le cadre d'opérations de transport combiné pour tous les modes de transport de surface a été estimé à environ 37 millions en 1999. Sur ce total, 25 millions d'EVP ont été acheminés par transport maritime à courte distance.

La proposition ne fait pas de distinction entre des zones géographiques dans la Communauté. L'harmonisation des caractéristiques des UCI et les exigences d'entretien et de contrôle périodique concerneront donc toutes les entreprises, indépendamment de leur nationalité ou de leur lieu d'établissement, qui fabriquent des UCI, les mettent en circulation ou en service ou les possèdent ou les détiennent et/ou les exploitent à l'intérieur de la Communauté.

Les dispositions applicables à l'UECI n'auront d'effets que pour les sociétés désireuses de tirer avantage de l'utilisation de cette unité optimale.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

Les sociétés de fabrication devront adapter leurs procédés pour se conformer à l'obligation d'adopter des caractéristiques harmonisées. Les sociétés qui possèdent, détiennent et/ou exploitent des UCI devront veiller à ce que leurs nouvelles unités satisfassent aux exigences pertinentes et portent les marques attestant de leur conformité et les marquages indiquant qu'elles ont été régulièrement contrôlées. Elles devront également faire en sorte que toutes leurs UCI soient correctement entretenues et subissent des contrôles périodiques.

L'introduction des UECI ne nécessitera pas d'autres mesures que celles mentionnées au paragraphe précédent.

4. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir :

- sur l'emploi?
- sur les investissements et la création de nouvelles entreprises?
- sur la compétitivité des entreprises?

La proposition ne devrait pas avoir d'effet sur l'emploi.

Le renouvellement des UCI n'interviendra qu'en fin de vie des matériels existants sans que l'on puisse penser que les UCI à caractéristiques d'interopérabilité harmonisées seraient plus coûteuses que les autres. Une plus grande uniformisation des opérations de manutention simplifiera les investissements sur les plates-formes de transbordement.

La nouvelle UECI augmentera la capacité utile des unités et contribuera à ralentir la croissance du transport routier. L'obligation d'évaluation et de réévaluation de la conformité et de contrôle périodique des UCI favorisera sans doute l'adoption de l'UECI, plus solide, par les entreprises.

La compétitivité des entreprises en Europe s'en trouvera améliorée car certains coûts de friction induits par la manutention pourront être supprimés. La possibilité de rationaliser le système de transport aura des effets similaires.

5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?

Les grandes entreprises pourront profiter davantage d'économies d'échelle qui pourront être réalisées notamment au niveau des procédés de fabrication et des procédures d'évaluation et de réévaluation de la conformité et de contrôle périodique. Quoi qu'il en soit, la différence n'est pas telle qu'elle nécessiterait l'adoption de mesures particulières pour les petites et moyennes entreprises, qui pourront aussi tirer profit de la simplification des opérations de manutention. La standardisation devrait faciliter l'arrivée de nouvelles entreprises, éventuellement de PME, parce que les décisions d'investissement seraient facilitées. Les mesures auront en outre des incidences sur le long terme car elles n'impliquent pas de remplacer l'équipement existant. Les conditions de sécurité demeurent les mêmes pour toutes les entreprises.

En conséquence, aucune mesure particulière n'est prévue pour tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises.

## CONSULTATION

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position.

Le 17 avril 2002, la Commission a invité les associations professionnelles (au niveau européen) concernées à se prononcer sur un document de consultation. Les organismes consultés sont :

| <b>Sigle</b> | <b>Organisation</b>                                   |
|--------------|-------------------------------------------------------|
| ACEA         | Association des Constructeurs européens d'Automobiles |
| CCFE         | Communauté des Chemins de fer européens               |
| CEFIC        | European Chemical Industry Council -                  |
| CEN          | Comité européen de Normalisation                      |
| 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                                |

| <b>Sigle</b> | <b>Organisation</b>                                                |
|--------------|--------------------------------------------------------------------|
| GETC         | Groupement européen pour le TC                                     |
| INE          | Inland Navigation Europe                                           |
| IRU          | International Road Union                                           |
| ISO          | International Standardisation Organisation                         |
| 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        |

Outre les contributions écrites, les représentants de ces organisations ont eu l'occasion de s'exprimer lors de la réunion de consultation du 22 mai 2002.

La tonalité générale des contributions peut se résumer en trois points :

- un consensus général sur l'utilité de normaliser et d'harmoniser certaines caractéristiques des UCI sans pour autant interdire l'utilisation d'autres unités ;
- un désaccord sur les dimensions communes, chacun défendant les dimensions déjà utilisées par « son » mode de transport ;
- une demande pressante des routiers et des armateurs maritimes d'augmenter les poids et dimensions autorisés en transport routier pour prendre en compte la réalité du commerce extra communautaire, spécialement les conteneurs de plus de 13,6 mètres de long.