COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 30.4.2004
COM(2004) 361 definitief

2003/0056 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende intermodale laadeenheden

(door de Commissie overeenkomstig artikel 250,
lid 2 van het EG-verdrag ingediend)

TOELICHTING

Achtergrond

Op 7 april 2003 heeft de Commissie een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden ingediend (COM (2003) 155). Overeenkomstig artikel 251, lid 2, en de artikelen 71, lid 1, en 80, lid 2, van het EG-Verdrag, is dit voorstel bij de Raad en het Europees Parlement (2003/0056(COD)) en bij het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's ingediend.

Op 29 oktober 2003 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité advies uitgebracht over dit voorstel. Het Comité van de Regio's zal waarschijnlijk geen advies uitbrengen.

Tijdens de vergadering van 10 april 2003 heeft de voorzitter van het Europees Parlement meegedeeld dat dit voorstel is verwezen naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als commissie ten principale en naar de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie als medeadviserende commissie (C5-0167/2003).

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie heeft op 22 mei 2003 besloten geen advies uit te brengen.

De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme heeft op haar vergadering van 24 april 2003 Ulrich Stockmann tot rapporteur aangesteld. Deze commissie heeft het voorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 4 november 2003 en 20-21 januari 2004 behandeld. Op laatstgenoemde vergadering heeft zij met 41 stemmen voor en 1 tegen de ontwerpwetgevingsresolutie goedgekeurd. Het verslag is op 28 januari 2004 ingediend (A5-0016/2004). Tijdens de plenaire vergadering van het Europees Parlement van 12 februari 2004 is het Stockmannverslag in eerste lezing goedgekeurd.

Doel van het voorstel

Het doel van dit voorstel is het concurrentievermogen van het intermodale goederenvervoer te verbeteren door een kader op te stellen waarbinnen intermodale laadeenheden, zoals containers en wissellaadbakken, beter kunnen worden gebruikt in het vervoer over de weg, over zee, per spoor en per binnenschip.

Het voorstel bevat een kader voor overeenstemmingsbeoordeling, onderhoud en controle van alle bestaande intermodale laadeenheden om de veiligheid van deze laadeenheden te verbeteren.

Daarnaast voorziet het voorstel ook in een kader om het laden en lossen van de bakken in terminals efficiënter te laten verlopen en in het gebruik van veiligheidsvoorzieningen die beantwoorden aan de stand van de techniek.

Ten slotte wordt voorgesteld een nieuw type eenheid te ontwikkelen: de Europese intermodale laadeenheid. Deze eenheid combineert de voordelen van Europese landcontainers (wissellaadbakken) met die van zeecontainers (ISO-serie 1), namelijk optimaal gebruik van de beschikbare laadruimte en stapelbaarheid. Door het gebruik van deze nieuwe eenheid zal de doeltreffendheid van de Europese industrie en de Europese vervoersondernemingen toenemen; volgens ramingen zou dit de logistiekkosten tot 2% kunnen doen dalen.

Dit voorstel is gebaseerd op de "nieuwe aanpak"-modellen van de interne markt. Alle technische bijzonderheden en specificaties worden opgesteld door de Europese normalisatie-instellingen, zoals het CEN.

Advies van de Commissie

Hoewel het Europees Parlement instemt met de belangrijkste elementen van het voorstel van de Commissie, heeft het toch enkele amendementen ingediend. De Commissie stelt voor om, op basis van deze amendementen, nieuwe elementen in te voegen in de oorspronkelijke tekst.

De Commissie is bereid om de suggesties en amendementen van het Europees Parlement die ten doel hebben de tekst van het voorstel te verbeteren en te verduidelijken, in te voegen. De Commissie aanvaardt de volgende amendementen van het Europees Parlement: 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15.

Een aantal amendementen zijn door de Commissie aanvaard omdat ze bijdragen tot de technische duidelijkheid (amendement 1; eerste wijziging in amendement 7; amendement 10) of omdat ze de logica en structuur van de tekst verbeteren (amendementen 3 en 4, waarbij de overwegingen 10 en 11 worden gecombineerd; amendement 8).

Een aantal amendementen (2, 7, 9, 11, 12) zijn door de Commissie aanvaard omdat ze verduidelijken dat containers die onder de Overeenkomst voor veilige containers (CSC) vallen, niet behoeven te voldoen aan de verplichtingen inzake Europese overeenstemmingsbeoordeling, onderhoud en periodieke keuring. Dit zou immers tot een belemmering van de handel en het vervoer leiden, wat in strijd is met de bedoelingen van de Commissie. Het verkeer van containers die aan de voorschriften van de CSC voldoen, is dan ook volledig vrij in Europa. De formulering is echter afgezwakt omdat de richtlijn voorziet in de mogelijkheid om laadeenheden uit de handel te nemen als ze een risico inhouden. Amendement 11 wordt aanvaard omdat het de keuringsintervallen van de richtlijn in overeenstemming brengt met die van die de CSC.

Een aantal amendementen (5, 14, 15, 16, 17) is er op gericht tegenstrijdigheden tussen Europese en wereldwijd geldende normen te vermijden. De formulering is echter afgezwakt om te voorkomen de Europese belangen ondergeschikt worden gemaakt aan de huidige ISO-normen, die technisch niet de meest geschikte of zelfs helemaal niet geschikt kunnen zijn. Met amendement 15 maakt de Commissie duidelijk dat niet-stapelbare wissellaadbakken ook in de toekomst nog kunnen worden gebruikt en overgeslagen. De bedoeling van amendement 16 is te voorkomen dat het gebruik van de Europese intermodale laadeenheid tot dure aanpassingen van de bestaande containerschepen zou leiden. De Commissie heeft de tekst herschreven om te voorkomen dat het normalisatiemandaat te sterk zou worden beperkt. De Commissie is het in beginsel eens met amendement 17 omdat het de laadcapaciteit van de Europese intermodale laadeenheid vergroot. De verwijzing naar de ISO-norm is echter ongepast omdat de buitenhoogte door de Europese normalisatie-instellingen wordt bepaald en niet door de ISO.

Eén amendement (13) heeft betrekking op de harmonisatie van sancties voor inbreuken op de krachtens deze richtlijn vastgestelde bepalingen van intern recht. Dit voorkomt dat de concurrentie tussen exploitanten wordt verstoord omdat de sancties van lidstaat tot lidstaat verschillen.

Eén amendement (6) kan niet worden aanvaard: door alleen het CEN te vermelden worden de normalisatiemogelijkheden te zeer beperkt. Andere Europese normalisatie-instellingen, zoals het CENELEC en het ETSI, kunnen eveneens worden gemandateerd om veiligheidsnormen op te stellen, bv. inzake elektronische verzegeling.

Bijgevolg wijzigt de Commissie, overeenkomstig artikel 250, lid 2, haar voorstel.

2003/0056 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende intermodale laadeenheden

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de artikelen 71, lid 1, en 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,[1]

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,[2]

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,[3]

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Gemeenschap voert een beleid dat duurzame vormen van vervoer stimuleert, zoals multi- **en intermodaal** vervoer waartoe het weg- en spoorwegvervoer, de binnenvaart en het zeevervoer over korte afstand behoren. In het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen ter verzekering van de veiligheid van het vervoer.

(2) Containers voldoen over het algemeen aan normen die door de Internationale Organisatie voor Normalisatie zijn goedgekeurd, maar optimale belading met pallets is niet mogelijk en evenmin kunnen de maximaal toegestane afmetingen in het vervoer over land ten volle worden benut.

(3) Wissellaadbakken worden doorgaans in het weg- of spoorwegvervoer gebruikt, maar zijn vanwege hun constructie-eigenschappen niet geschikt voor intermodaal vervoer dat een traject over water behelst.

(4) Intermodale laadeenheden moeten voldoende interoperabel zijn voor de overslag van goederen van de ene vervoerswijze naar de andere. Wegens de hoeveelheid en de verscheidenheid van de bestaande eenheden geldt de eis tot harmonisatie van de interoperabiliteitskenmerken uitsluitend voor nieuwe eenheden.

(5) De richtlijn stelt een nieuwe eenheid vast: de Europese intermodale laadeenheid. Deze moet niet alleen een optimale laadruimte bieden wat de afmetingen betreft die door de

---

1 PB C […] van […], blz. […].
2 PB C […] van […], blz. […].
3 PB C […] van […], blz. […].

geldende communautaire wetgeving zijn opgelegd, maar tevens de geharmoniseerde interoperabiliteitskenmerken vertonen die voor alle nieuwe intermodale laadeenheden zijn vereist.

(6) De doelstellingen van het overwogen optreden zijn: dezelfde mate van harmonisatie van intermodale laadeenheden en van procedures voor beoordeling en periodieke keuring, alsmede totstandbrenging van de Europese intermodale laadeenheid. Aangezien deze doelstellingen niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en dus beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen nemen, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag vastgelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in het genoemde artikel vastgelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te bereiken.

(7) Om redenen in verband met het specifieke karakter van de markt voor luchtvrachtvervoer is deze richtlijn niet van toepassing op deze vervoerstak.

(8) Het gebruik, de controle en het onderhoud van intermodale laadeenheden waarop de Internationale Overeenkomst voor veilige containers (CSC)[4] van toepassing is, mogen door onderhavige richtlijn niet worden belemmerd.

(9) De interne markt omvat een ruimte zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen is gewaarborgd. De voorschriften betreffende dit vrije verkeer zonder handelsbelemmeringen zijn gebaseerd op de resolutie van de Raad van 7 mei 1985[5] betreffende een nieuwe aanpak op het gebied van de technische harmonisatie en normalisatie. Deze richtlijn gaat uit van deze beginselen.

(10) De lidstaten moeten overeenkomstig Besluit 93/465/EG[6] toestaan dat op hun grondgebied intermodale laadeenheden die voorzien zijn van de CE-markering en de symbolen, zoals bedoeld in deze richtlijn, die aangeven dat de periodieke keuring is verricht, vrij in het verkeer en in de handel worden gebracht en worden gebruikt in de loop van elke vervoersoperatie of voor het gebruiksdoel ervan, zonder een aanvullende beoordeling te eisen met het oog op de toepassing van deze richtlijn of, als het gaat om de Europese intermodale laadeenheid, de overeenstemming met andere technische eisen.

(11) Het is passend dat een lidstaat, die daarvan kennis geeft aan de Commissie, maatregelen kan nemen om het in de handel brengen en het gebruik van intermodale laadeenheden te beperken of te verbieden, met name wanneer deze een bepaald gevaar voor de veiligheid van personen en, voorzover van toepassing, van huisdieren en goederen opleveren **of indien deze eenheden die zijn voorzien van de CE-markering, het merk voor nieuwe beoordeling of de aanduiding van periodieke**

---

4 CSC: Internationale Overeenkomst voor veilige containers, op 2.12.1972 aangenomen, op 6.9.1977 van kracht geworden en gewijzigd in 1981, 1983, 1991 en 1993 (zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie (www.imo.org)).

5 Resolutie van de Raad van 7 mei 1985 betreffende een nieuwe aanpak op het gebied van de technische harmonisatie en normalisatie – PB C 136 van 4.6.1985, blz. 1-9.

6 Besluit van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming, die in de richtlijnen voor technische harmonisatie moeten worden gebruikt, PB L 220 van 30.8.1993, blz. 23-39.

keuring niet voldoen aan de eisen. De procedure moet gemotiveerd en transparant zijn.

~~(12) (11) Het is passend dat een lidstaat, die daarvan kennis geeft aan de Commissie, maatregelen kan nemen om het in de handel brengen en het gebruik van intermodale laadeenheden te beperken of te verbieden, wanneer deze eenheden die zijn voorzien van de CE-markering, het symbool met betrekking tot de hernieuwde beoordeling van deze eenheden en het symbool met betrekking tot de periodieke keuring, niet aan de eisen voldoen. De procedure moet gemotiveerd en transparant zijn.~~

(13) In het kader van de beginselen als bedoeld door de resolutie van de Raad van 7 mei 1985, voorziet deze richtlijn in de bijlagen I en II in de essentiële eisen inzake veiligheid, beveiliging, laden en lossen, vastzetten, stabiliteit en identificatie die nodig zijn voor intermodale laadeenheden en voor Europese intermodale laadeenheden. Deze eisen zullen worden aangevuld met bijzondere eisen die onmisbaar zijn om de interoperabiliteit te waarborgen. Intermodale laadeenheden moeten aan al deze eisen voldoen.

(14) De eisen die aan intermodale laadeenheden worden gesteld, zijn niet in tegenspraak met de bestaande normen.

(15) Gezien de doelstellingen van deze richtlijn en om gemakkelijker aan te kunnen tonen dat nieuwe eenheden aan de eisen voldoen, dienen procedures voor beoordeling en periodieke keuring te worden vastgesteld; bij het uitwerken van deze procedures moet rekening worden gehouden met het belang van de inherente eisen voor intermodale laadeenheden. Er moet worden voorzien in een adequate procedure of een keuze uit verschillende gelijkwaardige procedures. De aangenomen procedures moeten in overeenstemming zijn met Besluit 93/465.

(16) Nieuwe intermodale laadeenheden mogen alleen in de handel worden gebracht en in gebruik genomen, indien zij aan de eisen van deze richtlijn voldoen. Deze overeenstemming wordt bevestigd aan de hand van de beoordelingsprocedures van Besluit 93/465/EG die in bijlage IV zijn weergegeven.

(17) De periodieke keuring heeft tot doel te controleren of de staat van onderhoud en de staat van slijtage van intermodale laadeenheden verenigbaar zijn met de veiligheidseisen. De keuring wordt verricht volgens de procedure van bijlage V van deze richtlijn.

(18) De eenheden waarop deze richtlijn betrekking heeft, moeten zijn voorzien van een CE-markering die aangeeft dat zij aan de eisen daarvan voldoen. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de symbolen met betrekking tot de geharmoniseerde eigenschappen van intermodale laadeenheden en de symbolen die aangeven dat de eenheid in kwestie een geharmoniseerde Europese intermodale laadeenheid is. Op elke intermodale laadeenheid moet zijn aangegeven dat deze met succes de vorige periodieke keuring heeft ondergaan of, bij eenheden van minder dan vijf jaar oud, dat deze nog niet aan de keuringsverplichting is onderworpen, met vermelding van de datum van de eerstvolgende keuring.

(19) Teneinde de doelstellingen in verband met de in de bijlagen I en II van deze richtlijn vermelde essentiële eisen te bereiken, dienen geharmoniseerde normen te worden uitgewerkt voor intermodale laadeenheden en voor Europese intermodale

laadeenheden. Voor deze eenheden dient tevens te worden voorzien in de vaststelling van bijzondere interoperabiliteitseisen volgens de procedure van artikel 12.

(20) Geharmoniseerde normen worden in opdracht van de Commissie door Europese normalisatie-instellingen opgesteld. Indien deze normen ontoereikend worden geacht ten opzichte van de twee soorten eisen van de richtlijn, wendt de Commissie of de betrokken lidstaat zich tot het Permanent Comité van Richtlijn 98/34/EG[7].

(21) De lidstaten wijzen keuringsinstanties aan die gerechtigd zijn de beoordelingsprocedures en periodieke keuring uit te voeren. Ook moeten zij er voor zorgen dat die instanties onafhankelijk, deskundig en onpartijdig genoeg zijn om de taken te vervullen waarvoor zij zijn aangewezen en aangemeld.

(22) De beoogde versterking van de veiligheid van intermodale laadeenheden en Europese intermodale laadeenheden wordt bevorderd door de Internationale overeenkomst voor veilige containers die op 2 december 1972[8] door de Verenigde Naties werd goedgekeurd. De meeste lidstaten hebben in lijn met aanbeveling 79/487/EEG[9] van de Raad deze overeenkomst reeds geratificeerd.

(23) Er dient te worden voorzien in een procedure die de Commissie in staat stelt bepaalde bijlagen bij deze richtlijn te wijzigen.

(24) Er dient te worden voorzien in een procedure die de Commissie in staat stelt de nodige maatregelen te nemen indien de geharmoniseerde normen niet geheel voldoen aan de eisen van deze richtlijn.

(25) De nodige maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn dienen te worden genomen in overeenstemming met Besluit 99/468/EG van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[10].

(26) Er dient in sancties te worden voorzien in geval van niet-naleving van nationale bepalingen die krachtens deze richtlijn zijn vastgesteld.

(27) Er moeten maatregelen worden getroffen met het oog op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn voor de bekendmaking van de specificaties in het Publicatieblad van de Europese Unie.

(28) Er moet een overgangsbepaling komen die het mogelijk maakt dat intermodale laadeenheden die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn vervaardigd, ook na die datum in de handel worden gebracht en in gebruik worden genomen,

---

7 Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37-48.

8 CSC: Internationale Overeenkomst voor veilige containers, op 2.12.1972 aangenomen, op 6.9.1977 van kracht geworden en gewijzigd in 1981, 1983, 1991 en 1993 (zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie (www.imo.org)).

9 PB L 125 van 22.5.1979, blz. 18.

10 PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1 - Doel

Deze richtlijn stelt essentiële eisen vast en voorziet in de goedkeuring van geharmoniseerde normen en bijzondere interoperabiliteitseisen met het oog op een efficiënter en veiliger gebruik van nieuwe intermodale laadeenheden **en totstandbrenging van een Europese intermodale laadeenheid**. Zij behelst verplichtingen inzake overeenstemmingsbeoordeling en onderhoud alsmede procedures voor overeenstemmingsbeoordeling en periodieke keuring met betrekking tot laadeenheden die in het intermodale vervoer worden gebruikt **en waarop de CSC niet van toepassing is**.

Artikel 2 - Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op:

   a) de op de datum van inwerkingtreding ervan bestaande intermodale laadeenheden ~~en Europese intermodale laadeenheden~~;

   b) **nieuw** vervaardigde, in de handel gebrachte, in het verkeer gebrachte en/of gebruikte intermodale laadeenheden, die moeten voldoen aan de eisen van bijlage I en de bijzondere interoperabiliteitseisen van artikel 9;

   c) nieuwe Europese intermodale laadeenheden, die moeten voldoen aan de eisen van de bijlagen I en II en de bijzondere interoperabiliteitseisen van artikel 9.

2. Deze richtlijn is eveneens van toepassing op de in lid 1 bedoelde laadeenheden, die uitsluitend worden gebruikt voor goederenvervoer tussen het grondgebied van de Gemeenschap en dat van een derde land.

3. Het luchtvervoer valt buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn.

Artikel 3 - Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) "intermodale laadeenheid", een container of een wissellaadbak;

b) "Europese intermodale laadeenheid", een intermodale laadeenheid die in overeenstemming met de essentiële eisen, als omschreven in de bijlagen I en II, en met de interoperabiliteitseisen is geconstrueerd;

c) "container", kist voor het vervoer van goederen die stevig genoeg voor herhaaldelijk gebruik en stapelbaar is en die is uitgerust met toebehoren dat overbrenging van de ene naar de andere vervoerswijze mogelijk maakt;

d) "wissellaadbak", in Europa gebruikte eenheid voor het vervoer van goederen die optimaal is afgestemd op de afmetingen van wegvoertuigen en die voorzien is van grijpelementen waarmee overslag van de ene naar de andere vervoerswijze kan plaatsvinden, gewoonlijk van spoorweg- naar wegvervoer;

e) "geharmoniseerde norm", een technische specificatie die een erkende normalisatie-instelling heeft vastgesteld op basis van een opdracht die de Commissie heeft verleend overeenkomstig de procedures van Richtlijn 98/34/EG met het oog op de vaststelling van een Europese eis waarvan de naleving niet verplicht is;

f) "aanduiding van periodieke keuring", een symbool dat aangeeft dat de intermodale laadeenheid een periodieke keuring heeft ondergaan of aan een eerste periodieke keuring moet worden onderworpen en geacht wordt aan de relevante eisen te voldoen; voorts wordt de datum aangegeven waarop de eerstvolgende periodieke keuring als bedoeld in artikel 7 zal plaatsvinden;

g) "periodieke keuring", de controles die worden verricht om de staat van onderhoud en veiligheid van de in de punten a), b) en c) bedoelde intermodale laadeenheden te onderzoeken, overeenkomstig de procedures van bijlage V;

h) "overeenstemmingsbeoordelingsprocedures", de in bijlage IV bedoelde procedures;

i) "aangemelde instantie", een keuringsinstantie die door de bevoegde nationale autoriteit van een lidstaat is aangewezen overeenkomstig artikel 10 en die voldoet aan de criteria van bijlage III.

Artikel 4 - Beoordeling van de overeenstemming van intermodale laadeenheden

1. Alvorens intermodale laadeenheden en Europese intermodale laadeenheden in de handel te brengen, onderwerpt de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde zijn productie aan een van de in bijlage IV beschreven overeenstemmingsbeoordelingsprocedures overeenkomstig de vastgestelde voorwaarden.

   Deze overeenstemming wordt met het oog op het aanbrengen van de CE-markering op de intermodale laadeenheden vastgesteld door middel van:

   – hetzij interne productiecontrole door toepassing van module A, wanneer aan de in artikel 9, lid 3, bedoelde geharmoniseerde normen is voldaan;

   – hetzij interne productiecontrole door toepassing van module Aa;

   – hetzij de eenheidskeuringsprocedure (module G);

   – hetzij de volledige kwaliteitsborgingsprocedure (module H).

2. <u>Artikel 4, lid 1, is niet van toepassing op intermodale laadeenheden die voldoen aan de voorwaarden van de CSC tenzij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde erkend vertegenwoordiger een dergelijke evaluatie aanvragen.</u>

Artikel 5 - Vrij verkeer, restricties en vrijwaringsclausules

1. Een lidstaat mag, om redenen die verband houden met de toepassing van deze richtlijn, het in de handel brengen of de ingebruikneming op zijn grondgebied (met inbegrip van het vervoeren, opslaan, laden en lossen en herladen) van intermodale

laadeenheden niet verbieden, beperken of belemmeren, voorzover deze eenheden voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn en, indien van toepassing, aan de geldende geharmoniseerde normen die krachtens deze richtlijn in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt en die voorzien zijn van de CE-markering waaruit deze overeenstemming blijkt alsmede van de aanduiding met betrekking tot de periodieke keuring conform artikel 8.

2. Intermodale laadeenheden die zijn voorzien van de CE-markering en van de EG-verklaring van overeenstemming volgens bijlage VII, worden door de lidstaten geacht aan de bepalingen van deze richtlijn te voldoen.

3. Wanneer een lidstaat vaststelt dat een in artikel 2 bedoelde eenheid die behoorlijk is onderhouden en voor haar gebruiksdoel wordt gebruikt, de gezondheid en/of veiligheid van personen en, in voorkomend geval, van huisdieren of goederen tijdens het vervoer en/of gebruik in gevaar dreigt te brengen, ondanks dat de eenheid is voorzien van de CE-markering en een aanduiding van periodieke keuring, kan hij het in de handel brengen of het gebruik van deze eenheid beperken, dan wel maatregelen nemen om deze eenheid uit de handel of het verkeer te nemen. De lidstaat stelt de Commissie onmiddellijk van die maatregel in kennis en geeft de redenen van zijn besluit aan.

4. De Commissie treedt zo spoedig mogelijk met de betrokken partijen in overleg. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel gerechtvaardigd is, stelt zij onmiddellijk alle lidstaten daarvan in kennis. Indien de maatregel niet gerechtvaardigd blijkt te zijn, stelt de Commissie de lidstaat die de maatregel heeft genomen alsook de fabrikant of zijn in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de eigenaar of zijn in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder onmiddellijk daarvan in kennis.

5. Wanneer een in artikel 2 bedoelde eenheid niet in overeenstemming blijkt te zijn, neemt de bevoegde lidstaat passende maatregelen tegen degene die de CE-markering of de aanduiding van periodieke keuring heeft aangebracht, en stelt hij zo spoedig mogelijk de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis. **Deze maatregelen kunnen zelfs inhouden dat het recht de procedures als vervat in de bijlagen IV en V toe te passen, wordt ingetrokken.**

6. De Commissie vergewist zich ervan dat de lidstaten op de hoogte worden gehouden van het verloop en de resultaten van deze procedure.

7. Wanneer een lidstaat vaststelt dat de CE-markering of de aanduiding van periodieke keuring ten onrechte is aangebracht, is de eigenaar of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder of de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde verplicht onder de door deze lidstaat gestelde voorwaarden aan de overtreding een einde te maken. Indien het gebrek aan overeenstemming blijft bestaan, neemt de lidstaat alle benodigde maatregelen om het in de handel brengen, het vervoer of het gebruik van de betrokken eenheid te beperken of te verbieden, dan wel ervoor te zorgen dat deze uit de handel of uit het verkeer wordt genomen

8. Ieder krachtens deze richtlijn door een lidstaat genomen besluit dat ertoe leidt dat het in de handel brengen, het vervoer of het gebruik van intermodale laadeenheden wordt beperkt of dat het uit de handel of uit het verkeer nemen daarvan oplegt, moet nauwkeurig worden gemotiveerd. Het wordt zo spoedig mogelijk ter kennis gebracht

van de betrokken partij, die tegelijkertijd wordt ingelicht over de rechtsmiddelen waarover zij volgens de wetgeving van de betrokken lidstaat beschikt, en over de termijnen waarbinnen deze rechtsmiddelen moeten worden ingesteld.

Artikel 6 - Toezicht met betrekking tot intermodale laadeenheden

1. De lidstaten nemen alle dienstige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in artikel 3, onder a) en b), bedoelde intermodale laadeenheden uitsluitend in de handel gebracht en in bedrijf gesteld kunnen worden, indien zij geen gevaar opleveren voor de gezondheid en de veiligheid van personen en, in voorkomend geval, van huisdieren of goederen, wanneer zij op passende wijze worden geïnstalleerd en onderhouden en worden gebruikt voor het gebruiksdoel ervan.

2. De bepalingen van deze richtlijn doen geen afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten om, met inachtneming van de bepalingen van het Verdrag, de eisen vast te stellen die zij noodzakelijk achten voor de bescherming van personen en met name bij het laden en lossen van de eenheden, voorzover zulks niet inhoudt dat die eenheden veranderingen moeten ondergaan ten opzichte van het bepaalde in deze richtlijn.

3. De lidstaten verhinderen niet dat met name op beurzen of exposities en bij demonstraties in artikel 1 omschreven intermodale laadeenheden tentoon worden gesteld die niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze richtlijn, mits op een zichtbaar bord duidelijk is aangegeven dat zij niet met de eisen in overeenstemming zijn en niet te koop zijn voordat zij door de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde in overeenstemming zijn gebracht. Bij demonstraties moeten passende veiligheidsmaatregelen worden getroffen in overeenstemming met alle eisen die de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat heeft vastgesteld teneinde de veiligheid van personen te waarborgen.

Artikel 7 - Onderhoud en periodieke keuring

1. Voor het einde van het vijfde jaar, te rekenen vanaf de fabricage van een intermodale laadeenheid of een Europese intermodale laadeenheid, onderwerpt de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, de eigenaar of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder deze aan de eerste keuring, als bedoeld in artikel 3, onder e), volgens een van de in bijlage V bedoelde procedures.

   Voor bestaande eenheden vindt de eerste keuring plaats vóór 1 juli 2007 of vóór het einde van het vijfde jaar, te rekenen vanaf de fabricage ervan.

   Bestaande of nieuwe intermodale laadeenheden die in de Gemeenschap in het verkeer zijn of worden gebruikt voor goederenvervoer tussen het grondgebied van de Gemeenschap en het grondgebied van een derde land ondergaan ten minste om de **30 maanden** een periodieke keuring.

2. De eigenaar, zijn in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder van de intermodale laadeenheid draagt er zorg voor dat deze met het oog op de veiligheid in goede staat wordt gehouden.

3. De uiterste datum (maand en jaar) van de volgende periodieke keuring van de intermodale laadeenheid wordt op zichtbare, gemakkelijk leesbare en onuitwisbare wijze op de eenheid aangebracht.

4. Intermodale laadeenheden kunnen in iedere lidstaat aan een periodieke keuring worden onderworpen, overeenkomstig de procedures van bijlage V van deze richtlijn.

5. <u>Artikel 7, leden 1, 3 en 4, is niet van toepassing op intermodale laadeenheden waarop de CSC van toepassing is.</u>

Artikel 8 - CE-markering en aanduiding van periodieke keuring

1. De "CE"-markering bestaat uit de letters "CE" volgens het model in bijlage VI.

   De "CE"-markering wordt gevolgd door het identificatienummer van de aangemelde instantie die betrokken is bij de productiecontrolefase.

2. De "CE"-markering wordt zichtbaar, goed leesbaar en onuitwisbaar op elke intermodale laadeenheid aangebracht.

3. Het is verboden op intermodale laadeenheden en op Europese intermodale laadeenheden markeringen aan te brengen die derden kunnen misleiden omtrent de betekenis of de grafische vorm van de "CE"-markering. Op intermodale laadeenheden mogen andere markeringen worden aangebracht, op voorwaarde dat de zichtbaarheid en de leesbaarheid van de "CE"-markering niet worden verminderd.

4. Naast de "CE"-markering wordt een symbool aangebracht volgens het model in bijlage VII. Het is verschillend voor intermodale laadeenheden en voor Europese intermodale laadeenheden.

5. De aanduiding van periodieke keuring vermeldt de fabricagedatum, de datum van de vorige keuring en de uiterste datum voor de volgende keuring. Deze wordt door de keuringsinstantie aangebracht volgens het model in bijlage VII.

6. Ten onrechte aangebrachte "CE"-markering

   a) wanneer een lidstaat vaststelt dat de "CE"-markering en / of de aanduiding van periodieke keuring ten onrechte is aangebracht, is de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, de eigenaar of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder verplicht onder de door deze lidstaat gestelde voorwaarden dit product in overeenstemming te brengen met de bepalingen inzake de "CE"-markering en aan de overtreding een einde te maken;

   b) Indien de tekortkoming blijft bestaan, neemt de lidstaat alle nodige maatregelen om overeenkomstig de procedures van artikel 5 het in de handel brengen van het bewuste product te beperken of te verbieden dan wel het uit de handel te laten nemen.

Artikel 9 - Eisen, geharmoniseerde normen en formele bezwaren

1. Intermodale laadeenheden en Europese intermodale laadeenheden, als bedoeld in artikel 1, moeten respectievelijk voldoen aan de essentiële eisen van de bijlagen I en II alsook aan de bijzondere interoperabiliteitseisen. Deze laatste worden vastgesteld en eventueel herzien volgens de procedure van artikel 12, lid 2.

   De Commissie maakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* de besluiten bekend met betrekking tot de toe te passen bijzondere interoperabiliteitseisen.

2. Intermodale laadeenheden en Europese intermodale laadeenheden die zijn voorzien van de in artikel 8 bedoelde CE-markering en van de verklaring van overeenstemming volgens bijlage VII, worden door de lidstaten geacht aan alle betreffende bepalingen van deze richtlijn te voldoen.

3. Intermodale laadeenheden en Europese intermodale laadeenheden die in overeenstemming zijn met de geharmoniseerde normen waarvan de verwijzingsnummers in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekend gemaakt, worden geacht aan de essentiële eisen en de bijzondere interoperabiliteitseisen te voldoen.

4. Wanneer een lidstaat of de Commissie oordeelt dat de in lid 3 bedoelde geharmoniseerde normen niet in overeenstemming zijn met de in de bijlagen I en II vermelde essentiële eisen en/of met de bijzondere interoperabiliteitseisen, legt deze lidstaat of de Commissie de zaak voor aan het bij Richtlijn 98/34/EG ingestelde Permanent Comité.

   Rekening houdend met het advies van het comité, deelt de Commissie de lidstaten mee of de desbetreffende normen al dan niet uit de in lid 3 bedoelde publicaties moeten worden geschrapt.

Artikel 10 - Aangemelde instanties

1. De lidstaten berichten aan de Commissie en de overige lidstaten welke in de Gemeenschap gevestigde aangemelde instanties zij hebben aangewezen voor de uitvoering van de in de bijlagen IV en V bedoelde procedures alsmede voor de uitvoering van de specifieke taken waarvoor deze instanties zijn aangewezen, met vermelding van de vooraf door de Commissie aan hen toegewezen identificatie nummers.

   De Commissie maakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* een lijst van de aangemelde instanties bekend, met hun identificatienummer en de taken waarvoor zij zijn aangemeld. De Commissie zorgt voor de bijwerking van deze lijst.

2. De lidstaten passen voor de aanwijzing van aangemelde instanties de criteria van bijlage III toe.

3. Een lidstaat die een instantie heeft aangemeld, trekt die aanmelding in indien hij vaststelt dat de instantie niet meer aan de in lid 2 bedoelde criteria voldoet.

   Hij stelt de Commissie en de overige lidstaten onmiddellijk van de intrekking van een aanmelding in kennis.

Artikel 11 - Aanpassing van de bijlagen

De wijzigingen die nodig zijn om de bijlagen I en II bij deze richtlijn aan te passen, worden aangenomen volgens de procedure van artikel 12.

Artikel 12 - Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een regelgevend comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie.

2. In de gevallen waarin naar dit artikel wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 99/468/EG, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 daarvan, van toepassing.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast. Het comité kan zich buigen over ieder probleem in verband met de tenuitvoerlegging en de praktische toepassing van deze richtlijn, dat de voorzitter op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat aan de orde stelt.

Artikel 13 - Sancties

De lidstaten stellen sancties vast voor inbreuken op de krachtens deze richtlijn vastgestelde bepalingen van intern recht**, streven naar volledige harmonisatie van deze sancties** en nemen de nodige maatregelen om de toepassing van die sancties te garanderen. De sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.

De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn in kennis van de bedoelde bepalingen en delen alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.

Artikel 14 - Tenuitvoerlegging

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 juli 2005 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

2. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De lidstaten stellen de regels voor deze verwijzing vast.

3. De bepalingen van artikel 4 zijn niet van toepassing op intermodale laadeenheden die vóór de in lid 1 genoemde datum zijn vervaardigd en uiterlijk binnen zes maanden na deze datum in gebruik zijn genomen.

Artikel 15

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 16

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De Voorzitter	*De Voorzitter*

BIJLAGE 1

Essentiële eisen met betrekking tot intermodale laadeenheden

Om het laden en lossen van intermodale laadeenheden tussen vervoerswijzen te vergemakkelijken en het intermodale vervoer in het algemeen te bevorderen, moeten deze naar klasse en categorie voldoen aan de in deze bijlage vastgestelde essentiële eisen. Deze eisen waarborgen voor de intermodale laadeenheden een maximale interoperabiliteit tussen wegvervoer, railvervoer, binnenvaart en zeevervoer over korte afstand **en houden op passende wijze rekening met de bestaande relevante ISO-normen.**

Veiligheid:	Inachtneming van de relevante bepalingen van de Internationale overeenkomst voor veilige containers die op 2 december 1972 in Genève werd gesloten. Tot een minimum beperken van het risico van schade binnen een en dezelfde vervoerswijze en tijdens het overbrengen van lading van de ene vervoerswijze naar de andere. Elke nieuwe intermodale laadeenheid voorzien van een geavanceerd alarmsysteem tegen ongeoorloofd gebruik, bijvoorbeeld elektronische verzegeling.
Laden en lossen:	Efficiënt laden en lossen mogelijk maken~~, onder andere door het gebruik van materieel dat voor ISO-containers geschikt is~~ **van containers (ISO-serie 1) en stapelbare wissellaadbakken, rekening houdend met overslagefficiëntie**.
Vastzetten:	De koppelingen voor het vastzetten compatibel maken met de vier vervoerswijzen.
Stevigheid:	Intermodale laadeenheden mogen bij een val niet breken en niet opengaan. Intermodale laadeenheden moeten bestand zijn tegen normale schokken bij het laden en lossen zonder schade te ondervinden die ertoe kan leiden dat de aanduiding van periodieke keuring niet wordt aangebracht.
Codering en identificatie van de eenheden:	Elektronische codering en identificatie overeenkomstig de stand van de techniek.

Intermodale laadeenheden die in het wegvervoer worden gebruikt, moeten voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 96/53/EG.

BIJLAGE II

Essentiële eisen betreffende de Europese intermodale laadeenheid

De Europese intermodale laadeenheid is de ideale laadeenheid voor het transport van uiteenlopend drooggoed over weg, spoorweg en binnenwateren en voor het zeevervoer over korte afstand.

Behalve de in bijlage I vermelde eisen, die voor alle nieuwe intermodale laadeenheden gelden, moeten de Europese intermodale laadeenheden bovendien aan de volgende eisen voldoen:

Gewicht en afmetingen:	Inachtneming van de bepalingen van Richtlijn 96/53/EG[11].
Type:	Multifunctionele laadbak voor drooggoed
Binnenlengte:	In de lengterichting moeten kunnen worden geplaatst: • 11 eenheden van 1200 mm (lange variant) • 6 eenheden van 1200 mm (korte variant) daarbij rekening houdend met de benodigde manoeuvreerruimte.
Binnenbreedte:	In de lengterichting moeten twee europallets (1 200 x 800 mm) of twee UK-pallets (1 200 x 1 000 mm) (dus 2x1200 mm) en in de breedterichting drie europallets (dus 3 x 800 mm) naast elkaar kunnen worden geplaatst met voldoende manoeuvreerruimte.
Buitenhoogte:	**2900 mm**
Buitenbreedte:	**Mogelijk maken van veilige stuwage binnen en aan dek van bestaande cellulaire containerschepen in overeenstemming met de toepasselijke ISO-normen**
Stevigheid van de constructie:	Het referentiedocument voor de waarden van de stevigheid is in voorkomend geval de normenreeks ISO 1496. - Stapeling mogelijk op vier niveaus voor lange laadeenheden die geschikt zijn voor een zeereis. - Stapelvermogen gelijk aan dat van ISO-containers van 20 voet, voor korte laadeenheden. - Voldoende scheurbestendigheid om de binnenvaart en het zeevervoer over korte afstand mogelijk te maken bij stapeling op het genoemde aantal niveaus - Geschiktheid om aan de bovenzijde opgetild te worden.

[11] PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59.

BIJLAGE III

Minimumcriteria voor de aanwijzing van de in artikel 10 bedoelde aangemelde instanties

1 De instantie, de directeur daarvan en het personeel dat met de beoordelings- en verificatiewerkzaamheden is belast, mogen niet de ontwerper, de fabrikant, de leverancier, de installateur of de gebruiker zijn van de intermodale laadeenheden die deze instantie keurt, noch de gemachtigde van één der genoemde personen. Zij mogen noch rechtstreeks noch als gemachtigden van de betrokken partijen optreden bij het ontwerpen, de bouw, de verkoop of het onderhoud van deze eenheden. Een eventuele uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant van laadeenheden en de aangemelde instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.

2 De instantie en het personeel daarvan dienen de beoordelings- en verificatiewerkzaamheden uit te voeren met de grootste mate van beroepsintegriteit en technische bekwaamheid; zij dienen vrij te staan tegenover elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun oordeel of de uitslagen van hun keuring kunnen beïnvloeden, inzonderheid van personen of groepen van personen die bij de resultaten van de verificatie belang hebben.

3 De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen of het toezicht verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het materiaal dat nodig is voor bijzondere verificaties.

4 Het personeel dat met de keuringen is belast, dient:

– een goede technische en beroepsopleiding te hebben,

– een behoorlijke kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de keuringen die het verricht en voldoende ervaring met die keuringen te hebben,

– de vereiste bekwaamheid te bezitten om op grond van de verrichte keuringen verklaringen, processen-verbaal en rapporten op te stellen.

5 De onafhankelijkheid van het personeel van de instantie dat met de keuringen is belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van dat personeel mag niet afhangen van het aantal keuringen dat het verricht, noch van de uitslagen van die keuringen.

6 De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij die wettelijke aansprakelijkheid op basis van het nationale recht door de staat wordt gedekt of de keuringen rechtstreeks door de lidstaat worden verricht.

7 Het personeel van de instantie is gebonden aan het beroepsgeheim ten aanzien van al hetgeen hem bij de uitoefening van zijn taak in het kader van deze richtlijn of van de bepalingen van intern recht die daaraan uitvoering geven ter kennis is gekomen (behalve tegenover de terzake bevoegde overheidsinstanties van de staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent).

BIJLAGE IV

Overeenstemmingsbeoordelingsprocedures

De fabrikant van een intermodale laadeenheid of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde bepaalt welke van de volgende, in deze bijlage beschreven overeenstemmings-beoordelingsprocedures, als bedoeld in artikel 6, op de eenheid moet worden toegepast:

– hetzij interne productiecontrole door toepassing van module A, wanneer aan de in artikel 9, lid 3, bedoelde geharmoniseerde normen is voldaan;

– hetzij interne productiecontrole door toepassing van module Aa;

– hetzij de eenheidskeuringsprocedure (module G);

– hetzij de volledige kwaliteitsborgingsprocedure (module H).

Module A (interne productiecontrole)

1 In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde die voldoet aan de in punt 2 genoemde verplichtingen, garandeert en verklaart dat de intermodale laadeenheden aan de desbetreffende eisen van de richtlijn voldoen. De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet op alle intermodale laadeenheden het toepasselijke merkteken aanbrengen en een schriftelijke verklaring van overeenstemming opstellen.

2 De fabrikant stelt de in punt 3 beschreven technische documentatie samen; de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde houdt deze documentatie gedurende tien jaar na de vervaardiging van de laatste intermodale laadeenheid voor controledoeleinden ter beschikking van de bevoegde nationale instanties. Indien noch de fabrikant noch zijn gemachtigde in de Gemeenschap is gevestigd, is de persoon die de intermodale laadeenheden in de Gemeenschap in de handel brengt, degene die de technische documentatie ter beschikking moet houden.

3 Op basis van de technische documentatie moet kunnen worden beoordeeld of de intermodale laadeenheden in overeenstemming zijn met de desbetreffende eisen van de richtlijn. De technische documentatie dient, voor zover dat voor deze beoordeling nodig is, inzicht te verschaffen in het ontwerp, het fabricageproces en de werking van de intermodale laadeenheden en bevat het volgende:

– een algemene beschrijving van de intermodale laadeenheden;

– ontwerp- en fabricagetekeningen, alsmede schema's van delen, onderdelen, leidingen, enz.;

– beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van genoemde tekeningen en schema's en van de werking van het product;

– een beschrijving van de oplossingen die zijn aangenomen om aan de eisen van de richtlijn te voldoen;

– de resultaten van de gemaakte ontwerpberekeningen, de verrichte onderzoeken, enz.;

– de beproevingsverslagen.

4 De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde bewaart samen met de technische documentatie een afschrift van de verklaring van overeenstemming.

5 De fabrikant neemt alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat er tijdens het fabricageproces intermodale laadeenheden worden vervaardigd die voldoen aan de eisen van de in punt 2 bedoelde technische documentatie en aan de eisen van de geldende richtlijn.

Module Aa (interne productiecontrole met toezicht op de eindcontrole)

Naast de voorschriften van module A zijn de volgende bepalingen van toepassing.

De eindcontrole staat onder toezicht van een door de fabrikant gekozen aangemelde instantie, die daartoe onaangekondigde bezoeken aflegt.

Tijdens deze bezoeken moet de aangemelde instantie:

– zich ervan vergewissen dat de fabrikant de eindcontrole verricht;

– op de plaats van fabricage of opslag van de intermodale laadeenheden een controlemonster nemen. De aangemelde instantie bepaalt hoeveel eenheden het monster omvat en of zij op de eenheden de gehele eindcontrole of een deel daarvan moet verrichten of laten verrichten.

Zijn een of meer gecontroleerde intermodale laadeenheden niet in overeenstemming, dan neemt de aangemelde instantie passende maatregelen.

De fabrikant brengt onder de verantwoordelijkheid van de aangemelde instantie het identificatienummer van die instantie op elke intermodale laadeenheid aan.

Module G (EG-eenheidskeuring)

1 In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de fabrikant garandeert en verklaart dat de intermodale laadeenheid waarvoor de in punt 4.1 bedoelde verklaring is afgegeven, in overeenstemming is met de desbetreffende eisen van de richtlijn. De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde brengt op deze eenheid de passende markering aan en stelt een verklaring van overeenstemming op.

2 De fabrikant vraagt een eenheidskeuring aan bij een aangemelde instantie naar keuze. De aanvraag omvat:

– naam en adres van de fabrikant en plaats waar de intermodale laadeenheid zich bevindt;

– een schriftelijke verklaring dat er geen soortgelijke aanvraag is ingediend bij een andere aangemelde instantie;

– de technische documentatie.

3 Op basis van de technische documentatie moet kunnen worden beoordeeld of de intermodale laadeenheid in overeenstemming is met de eisen van de richtlijn en moet inzicht kunnen worden verkregen in het ontwerp, het fabricageproces en de werking van die eenheid. De technische documentatie omvat:

– een algemene beschrijving van de eenheid in kwestie;

– ontwerp- en fabricagetekeningen, alsmede schema's van delen, onderdelen, leidingen, enz.;

– beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van genoemde tekeningen en schema's, en van de werking van deze eenheid;

– de resultaten van de gemaakte ontwerpberekeningen, de verrichte onderzoeken, enz.;

– de beproevingsverslagen;

– de van belang zijnde gegevens over de kwalificatie van de fabricage- en controleprocessen en over de kwalificatie of goedkeuring van het betrokken personeel.

4 De aangemelde instantie onderzoekt het ontwerp en de constructie van elke intermodale laadeenheid en verricht tijdens de fabricage passende proeven, teneinde na te gaan of de eenheid in overeenstemming is met de desbetreffende eisen van deze richtlijn.

4.1 De aangemelde instantie brengt haar identificatienummer aan op iedere intermodale laadeenheid of laat dat doen en stelt een verklaring van overeenstemming betreffende de verrichte proeven op. Die verklaring wordt gedurende tien jaar bewaard.

4.2 De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet in staat zijn de verklaringen van overeenstemming van de aangemelde instantie over te leggen indien daarom wordt verzocht.

De aangemelde instantie zal met name:

– de technische documentatie bestuderen aangaande het ontwerp en de fabricageprocédés;

– de gebruikte materialen beoordelen, als deze niet in overeenstemming zijn met de voorschriften van de richtlijn, en het door de fabrikant van de materialen afgeleverde certificaat controleren;

– de methoden voor de permanente verbinding van de onderdelen van de intermodale laadeenheden erkennen;

– de kwalificaties of goedkeuringen controleren;

– het eindonderzoek uitvoeren, de beproeving verrichten of laten verrichten en, indien van toepassing, de veiligheidsvoorzieningen onderzoeken.

Module H (volledige kwaliteitsborging)

1 In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de fabrikant die voldoet aan de in punt 2 genoemde verplichtingen, garandeert en verklaart dat de producten in kwestie aan de desbetreffende eisen van de richtlijn voldoen. De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde brengt op alle producten de «CE»-markering aan en stelt een schriftelijke verklaring van overeenstemming op. De «CE»-markering gaat vergezeld van het identificatienummer van de aangemelde instantie die belast is met het toezicht als omschreven in punt 4.

2 De fabrikant hanteert voor ontwerp, fabricage, eindinspectie en beproeving van de producten een goedgekeurd kwaliteitssysteem als omschreven in punt 3, en is onderworpen aan het in punt 4 bedoelde toezicht.

3 Kwaliteitssysteem

3.1 De fabrikant dient bij een aangemelde instantie een aanvraag in voor de beoordeling van zijn kwaliteitssysteem.

Deze aanvraag behelst:

– alle van belang zijnde informatie voor de beoogde categorie producten;

– de documentatie over het kwaliteitssysteem.

3.2 Het kwaliteitssysteem moet waarborgen dat de producten aan de desbetreffende eisen van de richtlijn voldoen.

Alle door de fabrikant toegepaste beginselen, voorschriften en bepalingen moeten systematisch en ordelijk worden gedocumenteerd in de vorm van schriftelijk vastgelegde maatregelen, procedures en instructies. Deze documentatie over het kwaliteitssysteem zorgt ervoor dat de procedure- en kwaliteitsmaatregelen zoals kwaliteitsprogramma's, -plannen, -handleidingen en -rapporten door iedereen op dezelfde manier worden geïnterpreteerd.

De documentatie bevat met name een passende beschrijving van:

– de kwaliteitsdoelstellingen, het organisatieschema en de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de bedrijfsleiding met betrekking tot ontwerp en kwaliteit van de producten;

– de technische ontwerpspecificaties, met inbegrip van de normen die worden toegepast en, indien de in artikel 5 bedoelde normen niet volledig worden toegepast, de middelen die zullen worden aangewend om te waarborgen dat wordt voldaan aan de essentiële eisen van de richtlijn die op de producten van toepassing zijn;

– de controle- en keuringstechnieken voor het ontwerp, de procédés en systematische maatregelen die zullen worden toegepast bij het ontwerpen van de producten, met betrekking tot de beoogde categorie producten;

– de daarbij toegepaste fabricage-, kwaliteitsbeheersings- en kwaliteitsborgingstechnieken en de in dat verband systematisch toe te passen procédés en maatregelen;

– de onderzoeken en proeven die vóór, tijdens of na de fabricage worden verricht en de frequentie waarmee dat zal gebeuren;

– de kwaliteitsrapporten, zoals inspectieverslagen, beproevingsgegevens, ijkgegevens, rapporten betreffende de kwalificatie van het betrokken personeel, enz.;

– de middelen om controle uit te oefenen op het bereiken van de vereiste ontwerp- en productkwaliteit en de doeltreffende werking van het kwaliteitssysteem.

3.3 De aangemelde instantie beoordeelt het kwaliteitssysteem om na te gaan of dit voldoet aan de in punt 3.2 bedoelde eisen. Kwaliteitssystemen die de desbetreffende geharmoniseerde norm toepassen, worden geacht in overeenstemming te zijn met deze eisen.

Op basis van de technische documentatie moet kunnen worden beoordeeld of de intermodale laadeenheden in overeenstemming zijn met de desbetreffende eisen van de richtlijn. De technische documentatie moet, voorzover dat nodig is voor de beoordeling, inzicht verschaffen in het ontwerp, de fabricage en de werking van intermodale laadeenheden en omvat:

– een algemene beschrijving van de intermodale laadeenheden;

– ontwerp- en fabricagetekeningen alsmede schema's van delen, onderdelen, leidingen, enz.;

– beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van genoemde tekeningen en schema's en van de werking van het product;

– een beschrijving van de oplossingen die zijn aangenomen om aan de eisen van de richtlijn te voldoen;

– de resultaten van de gemaakte ontwerpberekeningen, de verrichte onderzoeken, enz.;

– de beproevingsverslagen.

Ten minste één lid van het beoordelingsteam dient ervaring te hebben met het beoordelen van de technologie in kwestie. De beoordelingsprocedure omvat een inspectiebezoek aan de installaties van de fabrikant.

De fabrikant wordt van de beslissing in kennis gesteld. De kennisgeving bevat de conclusies van het onderzoek en het met redenen omklede beoordelingsbesluit.

3.4 De fabrikant verbindt zich ertoe de verplichtingen die voortvloeien uit het goedgekeurde kwaliteitssysteem, na te komen en er zorg voor te dragen dat het adequaat en doeltreffend blijft.

De aangemelde instantie die het kwaliteitssysteem heeft goedgekeurd, wordt door de fabrikant of zijn gemachtigde vertegenwoordiger op de hoogte gebracht van elke voorgenomen aanpassing van het kwaliteitssysteem.

De aangemelde instantie beoordeelt de voorgestelde wijzigingen en beslist of het gewijzigde kwaliteitssysteem nog steeds voldoet aan de in punt 3.2 bedoelde eisen dan wel of een nieuwe beoordeling noodzakelijk is.

Zij stelt de fabrikant van haar beslissing in kennis. De kennisgeving bevat de conclusies van het onderzoek en het met redenen omklede beoordelingsbesluit.

4 EG-toezicht onder verantwoordelijkheid van de aangemelde instantie

4.1 Het toezicht heeft tot doel ervoor te zorgen dat de fabrikant naar behoren voldoet aan de verplichtingen die voortvloeien uit het goedgekeurde kwaliteitssysteem.

4.2 De fabrikant verleent de aangemelde instantie voor inspectiedoeleinden toegang tot de ontwerp-, fabricage-, inspectie-, beproevings- en opslagruimten en verstrekt haar alle nodige informatie, met name:

– de documentatie over het kwaliteitssysteem;

– de kwaliteitsrapporten als bedoeld in het deel van het kwaliteitssysteem dat betrekking heeft op het ontwerp, zoals resultaten van analyses, berekeningen, proeven, enz.;

– de kwaliteitsrapporten als bedoeld in het deel van het kwaliteitssysteem dat betrekking heeft op de fabricage, zoals inspectieverslagen, beproevingsgegevens, ijkgegevens, rapporten betreffende de kwalificatie van het betrokken personeel, enz.

4.3 De aangemelde instantie verricht elk jaar een controle om zich ervan te vergewissen dat de fabrikant het kwaliteitssysteem onderhoudt en toepast, en bezorgt de fabrikant een controleverslag.

4.4 De aangemelde instantie kan bovendien onaangekondigde bezoeken brengen aan de fabrikant. Bij die bezoeken kan de aangemelde instantie zo nodig proeven verrichten of laten verrichten om zich van de goede werking van het kwaliteitssysteem te vergewissen. Zij verstrekt de fabrikant een verslag van het bezoek en, indien een proef heeft plaatsgevonden, een beproevingsverslag.

5 De fabrikant houdt gedurende tien jaar na de vervaardiging van het laatste product de volgende gegevens ter beschikking van de nationale autoriteiten:

– de in punt 3.1, tweede alinea, tweede streepje, bedoelde documentatie;

– de in punt 3.4, tweede alinea, bedoelde aanpassingen;

– de in punt 3.4, laatste alinea, en in de punten 4.3 en 4.4 bedoelde beslissingen en verslagen van de aangemelde instantie.

6 Iedere aangemelde instantie stelt de andere aangemelde instanties in kennis van de terzake dienende informatie over de door haar verleende en ingetrokken goedkeuringen van kwaliteitssystemen.

BIJLAGE V

Procedures voor periodieke keuring

Voor de periodieke keuring dient een van beide onderstaande procedures te worden gevolgd.

Module 1 (periodieke productkeuring)

1 In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder garandeert dat de intermodale laadeenheid nog steeds voldoet aan de voorschriften van deze richtlijn.

2 Om aan de in punt 1 bedoelde voorschriften te voldoen neemt de eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder alle maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de gebruiks- en onderhoudsvoorwaarden waarborgen dat de intermodale laadeenheid in overeenstemming blijft met de voorschriften van deze richtlijn, met name opdat:

– de intermodale laadeenheden gebruikt worden voor het doel waarvoor zij bestemd zijn;

– in voorkomend geval, onderhoudswerkzaamheden of reparaties uitgevoerd worden;

– de nodige periodieke keuringen verricht worden.

De uitgevoerde maatregelen moeten in documenten opgetekend worden en door de eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder ter beschikking van de nationale autoriteiten gehouden worden.

3 De keuringsinstantie verricht passende onderzoeken en proeven teneinde na te gaan of de intermodale laadeenheid in overeenstemming is met de desbetreffende eisen van de richtlijn.

3.1 Alle intermodale laadeenheden worden afzonderlijk onderzocht en er worden passende proeven als omschreven in de Europese specificaties verricht, teneinde na te gaan of de eenheden voldoen aan de eisen van deze richtlijn.

3.2 De keuringsinstantie brengt op ieder periodiek gekeurd product direct achter de datum van de periodieke keuring haar identificatienummer aan, of laat dit doen, en stelt een verklaring van periodieke keuring op. Deze verklaring kan gelden voor een reeks afzonderlijke eenheden.

3.3 De eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder bewaart de in punt 3.2 voorgeschreven verklaring van periodieke keuring en de in punt 2 voorgeschreven documenten ten minste tot de volgende periodieke keuring.

Module 2 (periodieke keuring via kwaliteitsborging)

1 In deze module wordt de procedure omschreven in het kader waarvan de eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder die aan de vereisten van punt 2 voldoet, garandeert en verklaart dat de intermodale laadeenheid nog steeds voldoet aan de voorschriften van de richtlijn. De eigenaar, zijn in de

Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder brengt de datum van de periodieke keuring aan op alle intermodale laadeenheden en stelt een schriftelijke verklaring van overeenstemming op. De datum van de periodieke keuring moet vergezeld gaan van het identificatienummer van de aangemelde instantie die belast is met het toezicht als omschreven in punt 4.

2 De eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder neemt alle maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de gebruiks- en onderhoudsvoorwaarden waarborgen dat de intermodale laadeenheid in overeenstemming blijft met de voorschriften van deze richtlijn, met name opdat:

– de intermodale laadeenheden gebruikt worden voor het doel waarvoor zij bestemd zijn;

– in voorkomend geval, onderhoudswerkzaamheden of reparaties uitgevoerd worden;

– de nodige periodieke keuringen verricht worden.

De uitgevoerde maatregelen moeten in documenten opgetekend worden en door de eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder ter beschikking van de nationale autoriteiten gehouden worden.

De eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder ziet erop toe dat voor de periodieke keuringen gekwalificeerd personeel en de nodige faciliteiten in de zin van bijlage III, punten 3 tot en met 7, beschikbaar zijn.

De eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder hanteert een goedgekeurd kwaliteitssysteem voor de periodieke keuring en de beproeving van de eenheid als omschreven in punt 3, en is onderworpen aan het toezicht als omschreven in punt 4.

3 Kwaliteitssysteem

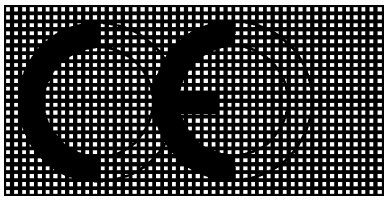
De bepalingen van bijlage IV, module H, van deze richtlijn kunnen eveneens, mutatis mutandis, op periodieke keuringen worden toegepast.

BIJLAGE VI

«CE»-markering en andere symbolen

1 CE-markering

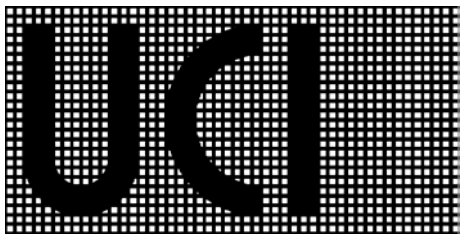
De «CE»-markering bestaat uit de letters «CE» die in de volgende vorm worden weergegeven:



2 Symbolen

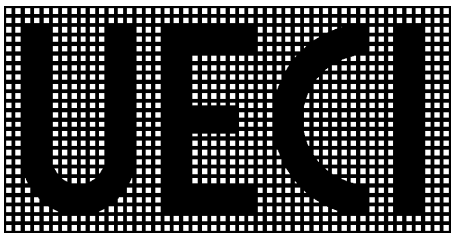
2.1 UCI

Op intermodale laadeenheden die aan de eisen van deze richtlijn voldoen, wordt vlak onder de «CE»-markering het symbool «UCI» aangebracht. Dit symbool bestaat uit de letters «UCI» die in de volgende vorm worden weergegeven:



2.2 UECI

Op Europese intermodale laadeenheden die aan de eisen van deze richtlijn voldoen, wordt vlak onder de «CE»-markering het symbool «UECI». aangebracht. Dit symbool bestaat uit de letters «UECI» die in de volgende vorm worden weergegeven:



3 Aanduiding van periodieke keuring

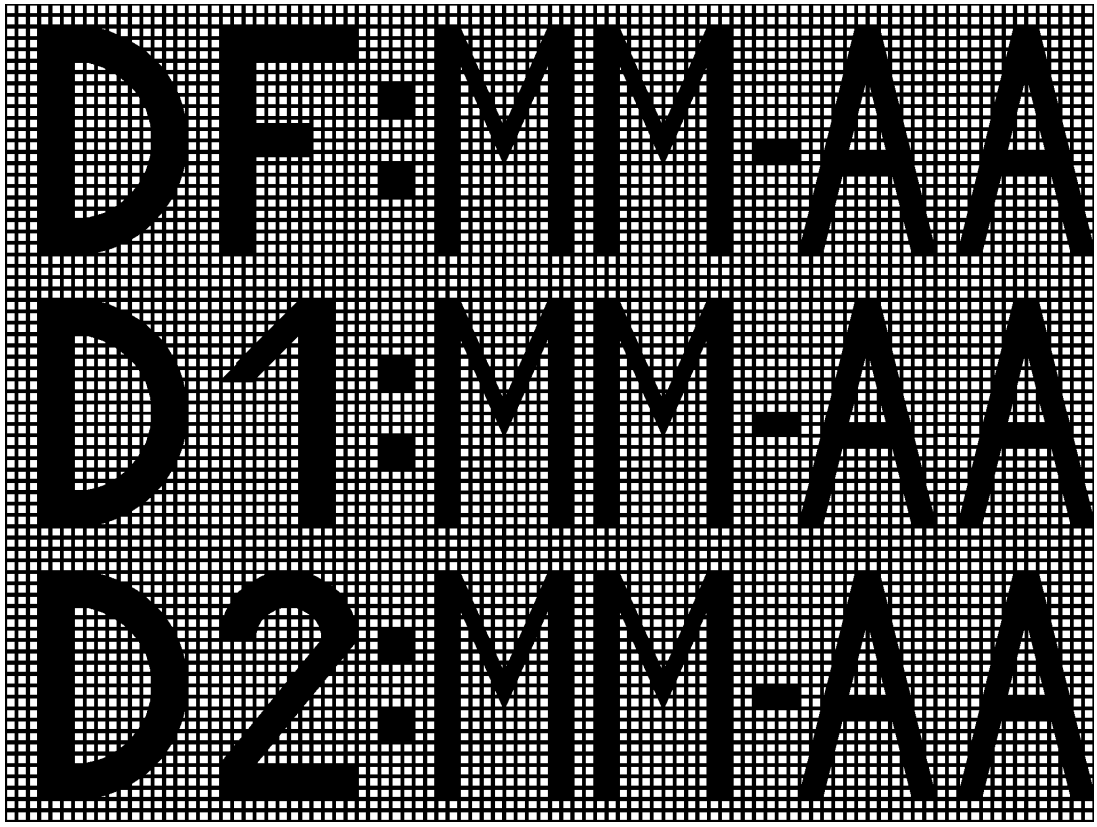
Op alle intermodale laadeenheden die op het grondgebied van de Gemeenschap worden gebruikt, worden de volgende gegevens vermeld:

– de fabricagedatum, die bestaat uit de letters « DF » gevolgd door vier cijfers: twee voor de maand en twee voor het jaartal;

– de datum van de meest recente keuring, die bestaat uit het symbool « D1 », gevolgd door vier cijfers: twee voor de maand en twee voor het jaartal;

– de uiterste datum voor de volgende keuring, die bestaat uit het symbool « D2 », gevolgd door vier cijfers: twee voor de maand en twee voor het jaartal.

Dit symbool wordt in de volgende vorm weergegeven:



4 Gemeenschappelijke bepalingen

Bij vergroting of verkleining van de «CE»-markering of de symbolen moeten de verhoudingen van bovenstaande gegradueerde afbeelding in acht worden genomen.

De onderscheiden onderdelen van de «CE»-markering en symbolen hebben nagenoeg dezelfde hoogte, welke minimaal 5 cm moet bedragen.

De gebruikte cijfers kunnen echter vrij worden gewijzigd, zolang het Arabische cijfers zijn van dezelfde hoogte als de overige onderdelen van het symbool.

BIJLAGE VII

VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING

De «EG»-verklaring van overeenstemming moet de volgende gegevens bevatten:

– naam en adres van de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde;

– een beschrijving van de intermodale laadeenheid (of serie);

– de gevolgde overeenstemmingsbeoordelingsprocedure;

– in voorkomend geval, naam en adres van de aangemelde instantie die de keuring heeft verricht;

– in voorkomend geval, een verwijzing naar het certificaat van EG-typeonderzoek, het certificaat van EG-ontwerponderzoek of het EG-certificaat van overeenstemming;

– in voorkomend geval, naam en adres van de aangemelde instantie die toeziet op het kwaliteitssysteem van de fabrikant;

– in voorkomend geval, de vindplaatsen van de toegepaste geharmoniseerde normen;

– in voorkomend geval, de overige technische specificaties die zijn gebruikt;

– in voorkomend geval, de verwijzingen naar de overige communautaire richtlijnen die zijn toegepast;

– identiteit van de ondertekenaar die gemachtigd is de verklaring voor de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde te ondertekenen.

FINANCIEEL MEMORANDUM BIJ HET BESLUIT

Beleidsgebied(en): energie en vervoer
Activiteit: Land-, lucht- en zeevervoersbeleid

Benaming van de actie: RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende intermodale laadeenheden

1. BEGROTINGSPLAATS(EN) + OMSCHRIJVING(EN)

A07031 – Comités die moeten worden geraadpleegd

2. ALGEMENE CIJFERS

2.1 Totale toewijzing voor de actie (deel B): miljoen € aan VK

906.000 €

2.2 Duur:

3 jaren vanaf adoptie van de richtlijn

2.3 Meerjarenraming van de uitgaven:

a) Tijdschema vastleggingskredieten/betalingskredieten (financiering uit de begroting) *(cf. punt 6.1.1)*

in miljoen € *(tot op 3 decimalen nauwkeurig)*

	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 en volg. Jaren]	Totaal
Vastleggings-kredieten							
Betalingskredieten							

b) Technische en administratieve bijstand en ondersteuningsuitgaven *(cf. punt 6.1.2)*

VK							
BK							

Subtotaal a+b							
VK							
BK							

c) Financiële gevolgen in verband met de personele middelen en andere huishoudelijke uitgaven
(cf. punten 7.2 en 7.3)

VK/BK	302.000 €	302.000 €	302.000 €				

TOTAAL a+b+c							
VK	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
BK	302.000 €	302.000 €	302.000 €				

2.4 Verenigbaarheid met de financiële programmering en de financiële vooruitzichten

[X] Voorstel verenigbaar met de bestaande financiële programmering.

Dit voorstel vereist een herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.

inclusief, in voorkomend geval, een beroep op de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord.

2.5 Financiële gevolgen voor de ontvangsten

[X] Geen enkele financiële implicatie (betreft technische aspecten in verband met de tenuitvoerlegging van een maatregel)

OF

Financiële gevolgen - Het effect op de ontvangsten is als volgt:

NB: alle opmerkingen en toelichtingen met betrekking tot de methode waarmee de gevolgen voor de ontvangsten worden berekend, moeten op een afzonderlijk blad worden toegevoegd aan dit financieel memorandum.

in miljoen € (tot op 1 decimaal nauwkeurig)

		Vóór de actie	Situatie na de actie					
Begrotingsonderdeel	Ontvangsten	[jaar n-1]	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Ontvangsten in absolute termen[1]							
	b) Wijziging van de ontvangsten[2]	Δ						

(Elke betrokken begrotingsplaats beschrijven en het passende aantal regels aan de tabel toevoegen indien het effect betrekking heeft op meerdere begrotingsplaatsen)

3. BEGROTINGSKENMERKEN

Aard van de uitgave		Nieuwe	Deelname EVA	Deelname kandidaat-lidstaten	Rubriek FV
	GK NGK	JA	JA	JA	**nr.** [3]

4. RECHTSGRONDSLAG

(Hier uitsluitend de belangrijkste rechtsgrondslag vermelden)

Art 71, 80 EG.

5. BESCHRIJVING EN MOTIVERING

5.1 Doel van het communautaire optreden

5.1.1 Doelstellingen

Voorstel tot het gebruik van een optimale intermodale laadeenheid waarin de voordelen van wissellaadbakken (capaciteit) en containers (robuustheid) worden gecombineerd om de verstopping van infrastructuren te verminderen.

Standaardisatie van de koppelingen voor het laden en lossen en vastzetten van nieuwe intermodale laadeenheden om zo de gemiddelde laad- en lostijd te beperken.

Verplicht stellen dat elke nieuwe intermodale laadeenheid wordt uitgerust met adequate veiligheidshulpmiddelen om indringing door personen of het frauduleus binnensmokkelen van materiaal tegen te gaan.

Verplicht stellen dat alle intermodale laadeenheden, met inbegrip van de bestaande, periodiek worden gekeurd, om een toereikend onderhoudsniveau te waarborgen.

5.1.2 Genomen maatregelen die onder de evaluatie ex ante *vallen*

5.1.3 Naar aanleiding van de evaluatie ex post *genomen maatregelen*

5.2 Voorgenomen acties en wijze van financiering uit de begroting

5.3 Tenuitvoerlegging

6. FINANCIËLE GEVOLGEN

6.1 Totale financiële gevolgen voor deel B (voor de gehele programmeringsperiode)

(De berekeningsmethode voor de in de tabel hieronder vermelde bedragen moet worden verklaard in tabel 6.2.)

6.1.1 Financiering

VK in miljoen € (tot op 3 decimalen nauwkeurig)

Opsplitsing	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 en volgende begrotingsjaren]	Totaal
Actie 1							
Actie 2							
Enz.							
TOTAAL							

6.1.2 Technische en administratieve bijstand, ondersteuningsuitgaven en IT-uitgaven (vastleggingskredieten)

	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 en volgende begrotingsjaren]	Totaal
1) Technische en administratieve bijstand:							
a) Bureaus voor technische bijstand							
b) Andere technische en administratieve bijstand: - intra muros: - extra muros: *waarvan: voor het opzetten en onderhouden van geautomatiseerde beheersystemen:*							
Subtotaal 1							
2) Ondersteuningsuitgaven:							
a) Studies							
b) Vergaderingen van deskundigen							
c) Informatie en publicaties							
Subtotaal 2							
TOTAAL							

6.2 Berekening van de kosten per overwogen maatregel in deel B (voor de gehele programmeringsperiode)(Bij meerdere acties dienen de concrete maatregelen die voor elke actie moeten worden genomen, te worden gepreciseerd om het volume en de kosten van de prestaties te berekenen)

VK in miljoen € (tot op 3 decimalen nauwkeurig)

Opsplitsing	Soort prestaties/ producties (projecten, dossiers,…)	Aantal prestaties/ producties (totaal voor de jaren 1…n)	Gemiddelde eenheidskosten	Totale kosten (totaal voor de jaren 1…n)
	1	2	3	4=(2X3)
Actie 1 - *Maatregel 1* - *Maatregel 2* Actie 2 - *Maatregel 1* - *Maatregel 2* - *Maatregel 3* *Enz.*				
TOTALE KOSTEN				

Zo nodig de wijze van berekening toelichten.

7. GEVOLGEN VOOR HET PERSONEELSBESTAND EN DE ADMINISTRATIEVE UITGAVEN

7.1 Gevolgen voor de personele middelen

Soort ambten		Aan het beheer van de actie toe te wijzen huidige of extra personeelsleden		Totaal	Beschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien
		Aantal vaste ambten	Aantal tijdelijke ambten		
Ambtenaren of tijdelijke functionarissen	A B C	1	1	2	*Zo nodig kan een volledigere beschrijving van de taken worden bijgevoegd*
Ander personeel					
Totaal		1	1	2	

7.2 Algemene financiële gevolgen in verband met de personele middelen

Soort ambten	Bedragen in €	Wijze van berekening *
Ambtenaren Tijdelijke functionarissen	108.000 € 108.000 €	
Ander personeel (begrotingsplaats vermelden)		
Totaal	216.000 €	

De bedragen stemmen overeen met de totale uitgaven gedurende 12 maanden.

7.3 Andere huishoudelijke uitgaven die uit de actie voortvloeien

Begrotingsplaats (nr. en omschrijving)	Bedrag in €	Wijze van berekening
Totale toewijzing (Titel A-7) A-701 – Dienstreizen A-7030 – Vergaderingen **A-7031– Comités die moeten worden geraadpleegd** (1) A-7032 – Comités die niet hoeven te worden geraadpleegd (1) A-7040 – Conferenties A-705 – Studies en adviezen Overige uitgaven (aangeven welke)	86.000 €	700€ x 15 x 4 = 42.000 € 1100 € x 10 x 4 = 44.000 €
Informatiesystemen (A-5001/A-4300)		
Overige uitgaven - deel A (aangeven welke)		
Totaal	86.000 €	

De bedragen stemmen overeen met de totale uitgaven gedurende 12 maanden.

(1) De aard van het comité en de groep waar het deel van uitmaakt, vermelden.

I.	Jaartotaal (7.2 + 7.3)	302.000 €
II.	Duur van de actie	3 jaren
III.	Totale kosten van de actie (I x II)	906.000 €

8. TOEZICHT EN EVALUATIE

8.1 Follow-upsysteem

8.2 Procedure en periodiciteit van de voorgeschreven evaluatie

9. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

TITEL VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor Richtlijn 2002/.../EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden.

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

COM(…)…..def.

HET VOORSTEL

1. Waarom is, gelet op het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

   In artikel 3, lid 1, onder f) en l), van het Verdrag wordt melding gemaakt van een communautair beleid op het vlak van vervoer en milieu. Bovendien moet krachtens artikel 14 binnen de Gemeenschap vrij verkeer van goederen plaatsvinden en krachtens artikel 71, lid 1, moeten er in het kader van het communautaire vervoersbeleid maatregelen worden getroffen ter verbetering van de veiligheid van het vervoer, een bevoegdheid die met de lidstaten wordt gedeeld. Artikel 80, lid 2, vormt de rechtsgrondslag voor de opneming van de zeevaart in het voorstel.

   Dit vraagstuk heeft een communautaire dimensie:

   – Voor de totstandkoming van de interne markt moet het goederenverkeer beter worden georganiseerd en de verstoppingen op de weg als gevolg van het goederenvervoer vormen een probleem waarmee alle lidstaten in meer of mindere mate te kampen hebben. Ongeveer 20% van het goederenvervoer over de weg is internationaal. Dit segment kent het hoogste groeicijfer. De lidstaten zijn alleen niet in staat de problemen in verband met de constante toename van het internationale goederenvervoer over de weg volledig op te lossen.

   – Het Europees Parlement, de Raad en de Commissie hebben vastgesteld dat de ontwikkeling van het intermodale vervoer wordt afgeremd door het gebrek aan harmonisatie en standaardisatie met betrekking tot de intermodale laadeenheden. Momenteel vindt het laden en lossen op zeer verschillende wijze plaats: op de markt kan men namelijk gestandaardiseerde containers, wissellaadbakken en allerhande intermodale laadeenheden voor specifiek gebruik aantreffen. Er zijn aanzienlijke inspanningen nodig om per geval de laad- en loseigenschappen van een afzonderlijke eenheid te omschrijven. Ook moeten de laad- en losinstallaties vaak worden aangepast en soms zelfs worden gewijzigd. Hierdoor wordt het laden en lossen ingewikkelder en trager en ontstaan er afgeleide kosten die het intermodale vervoer onnodig duurder maken. Er moet op communautair niveau een oplossing voor deze situatie worden bedacht.

– De meeste lidstaten hebben de Internationale overeenkomst voor veilige containers geratificeerd. Op grond van deze overeenkomst worden containers erkend en periodiek gekeurd. Deze procedures zijn evenwel niet op communautair niveau geharmoniseerd. Daarom moet in communautair verband naar een oplossing worden gezocht.

– Slijtage van de intermodale laadeenheden kan risico's voor de veiligheid met zich meebrengen, die door onderhoud en periodieke keuringen kunnen worden uitgebannen. De keuringen moeten in de gehele Gemeenschap op uniforme wijze plaatsvinden en de laadeenheden moeten in iedere lidstaat periodiek kunnen worden gekeurd. Communautaire actie is nodig om de keuringsprocedures te harmoniseren.

– De voorgestelde richtlijn heeft tot doel het vervoer duurzamer en veiliger te maken, het aantal infrastructuurverstoppingen terug te dringen, met name op de weg, en een gunstiger kader te scheppen voor het intermodale vervoer door ervoor te zorgen dat de intermodale laadeenheden in sterke mate interoperabel tussen de verschillende vervoerswijzen zijn. Communautaire actie is de enige manier om die harmonisatie te realiseren, aangezien de lidstaten door onafhankelijk optreden of door het sluiten van internationale overeenkomsten niet dezelfde mate van harmonisatie van intermodale laadeenheden of beoordelings-, hernieuwde-beoordelings-, onderhouds- en keuringsprocedures tot stand kunnen brengen.

– Erkenning van de goedkeuringscertificaten die worden afgegeven door de door de bevoegde overheid van een lidstaat aangewezen keuringsinstanties draagt ertoe bij dat deze belemmering van de vrijheid van dienstverlening op vervoersgebied wordt opgeheven. Dat doel kan niet in voldoende mate op een ander niveau worden bereikt.

– Er zijn communautaire middelen nodig om bepaalde eigenschappen van de intermodale laadeenheden te harmoniseren. Deze harmonisatie kan niet uitsluitend via nationale maatregelen worden verwezenlijkt. Overal in de Gemeenschap is interoperabiliteit vereist voor het laden en lossen van de laadeenheden. Deze interoperabiliteit kan slechts met behulp van communautaire maatregelen worden bewerkstelligd. Op grond van het beginsel van het vrije verkeer van goederen en diensten moeten periodieke keuringen echter op alle plaatsen binnen de Gemeenschap volgens dezelfde criteria kunnen worden verricht. Hoewel er voor intermodale laadeenheden op nationaal niveau diverse oplossingen bestaan, is de Europese variant ervan in de praktijk in Europa niet beschikbaar of is zij onvoldoende normstellend. Communautaire actie is nodig om een dergelijke Europese intermodale laadeenheid te standaardiseren, zodat Europese ondernemers daar de vruchten van kunnen plukken.

Het voorstel beoogt eveneens het aantal verstoppingen op de weg terug te dringen door de omstandigheden voorafgaand aan het intermodale vervoer te verbeteren. Wanneer geen actie wordt ondernomen, blijft het goederenvervoer over de weg groeien, waardoor het aantal opstoppingen en ongevallen en de milieuschade toenemen. De aanvullende externe kosten voor het wegvervoer zullen dan jaarlijks naar schatting met 3 miljard euro stijgen. Indien er geen harmonisatie plaatsvindt, wordt het laden en lossen ingewikkelder en trager, met als gevolg dat Europa voortdurend met afgeleide kosten te maken zal hebben. Dankzij de optimale afmetingen kan een Europese intermodale laadeenheid meer pallets bevatten dan een

container van 40 voet. Er zijn dan minder laadeenheden en vrachtwagens nodig om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren. Europese intermodale laadeenheden hebben ook voordelen in vergelijking met wissellaadbakken: zij kunnen op diverse niveaus worden gestapeld, waardoor er minder oppervlakte voor de opslag nodig is, met name in de combiterminals. Ook maken zij transport op meerdere niveaus mogelijk wanneer de gebruikte infrastructuur dat toestaat.

Het doel van de voorgenomen maatregel is er rechtstreeks en onmiddellijk toe bij te dragen dat op de markt voor het intermodale vervoer van goederen en logistieke dienstverlening het tussentijds laden en lossen wordt vereenvoudigd, de verstopping van de infrastructuren, met name op de weg, wordt beperkt en de veiligheid en milieuprestaties van het intermodale goederenvervoer worden verbeterd. De voorgestelde middelen (harmonisatie, standaardisatie en erkenning) zijn op dit doel afgestemd.

Een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad vormt het rechtsinstrument bij uitstek om de harmonisatie te versterken en een kader te creëren voor de standaardisatie, het onderhoud en de periodieke keuringen van de intermodale laadeenheden.

EFFECT OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. Op wie is het voorstel van invloed?

– Welke bedrijfstakken?

– Welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote ondernemingen)?

– Zijn deze bedrijven in bepaalde geografische gebieden van de Gemeenschap geconcentreerd?

De bedrijfstakken waarvoor harmonisatie van belang is, zijn de fabrikanten, eigenaars, houders en exploitanten van intermodale laadeenheden, terminalexploitanten of vervoerders.

Het voorstel heeft gevolgen voor zowel grote ondernemingen als voor het midden- en kleinbedrijf. Spoorwegvervoerders en zeevaartmaatschappijen zijn meestal grote ondernemingen, maar dat geldt niet voor bedrijven in het wegvervoer of de binnenvaart en terminalexploitanten. Hierbij moet er op gewezen worden dat het gebruik van Europese intermodale laadeenheden facultatief blijft.

Het aantal gebruikte TEU in het kader van het gecombineerde vervoer voor alle vervoerswijzen over land en water is geraamd op ongeveer 37 miljoen in 1999. Van dit totaal is 25 miljoen TEU over korte afstand op zee getransporteerd.

In het voorstel wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende geografische gebieden in de Gemeenschap. De harmonisatie van de eigenschappen van intermodale laadeenheden en de eisen voor onderhoud en periodieke keuring gelden dus voor alle ondernemingen, ongeacht de nationaliteit of vestigingsplaats ervan, die intermodale laadeenheden vervaardigen, deze toelaten of in gebruik nemen of daarvan de eigenaar of houder zijn of deze binnen de Gemeenschap exploiteren.

De voor de Europese intermodale laadeenheid geldende bepalingen hebben slechts gevolgen voor bedrijven die profijt willen trekken van het gebruik van deze optimale eenheid.

3. Wat moeten de bedrijven doen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

De fabrieken moeten hun procédés aanpassen en zich conformeren aan de verplichting om hun producten van de geharmoniseerde eigenschappen te voorzien. De eigenaars, houders en/of exploitanten van de intermodale laadeenheden moeten erop toezien dat hun nieuwe eenheden aan de desbetreffende eisen voldoen en de merktekens dragen waaruit de overeenstemming blijkt plus de markeringen die aangeven dat de eenheden regelmatig zijn gekeurd. Zij moeten tevens ervoor zorgen dat al hun intermodale laadeenheden op de juiste manier worden onderhouden en periodieke keuringen ondergaan.

Voor de invoering van Europese intermodale laadeenheden hoeven geen andere maatregelen te worden getroffen dan die in de vorige alinea genoemd zijn.

4. Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben:

– voor de werkgelegenheid?

– voor investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?

– voor het concurrentievermogen van de bedrijven?

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de werkgelegenheid.

De intermodale laadeenheden worden pas vervangen wanneer de levensduur van het bestaande materiaal is verstreken. Daarbij moet erop worden gewezen dat eenheden met geharmoniseerde interoperabiliteitskenmerken niet duurder zijn dan andere. Door meer uniforme regels voor het laden en lossen op te stellen, wordt het eenvoudiger in overslagplatforms te investeren.

De nieuwe Europese intermodale laadeenheid doet de nuttige capaciteit van de eenheden toenemen en helpt de groei van het wegvervoer af te remmen. Door de verplichting tot overeenstemmingsbeoordeling, hernieuwde overeenstemmingsbeoordeling en periodieke keuring van de intermodale laadeenheden zullen bedrijven ongetwijfeld sneller geneigd zijn over te stappen op de Europese variant, die steviger is.

Het concurrentievermogen van Europese bedrijven wordt daardoor sterker, omdat bepaalde wrijvingskosten in verband met het laden en lossen wegvallen. De mogelijkheid om het vervoersstelsel te rationaliseren zal een soortgelijk effect hebben.

5. Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de bijzondere situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (minder zware of andere eisen, enz.)?

Grote ondernemingen kunnen meer profiteren van schaalvoordelen die vooral met betrekking tot fabricageprocédés, overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en hernieuwde-overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en periodieke-keuringsprocedures kunnen worden gerealiseerd. Het verschil is evenwel niet

dusdanig dat er specifieke maatregelen voor het midden- en kleinbedrijf moeten worden getroffen, dat ook baat heeft bij vereenvoudigde laad- en losoperaties. De standaardisatie moet de toetreding tot de markt van nieuwe bedrijven, mogelijk ook MKB, gemakkelijker maken, omdat investeringsbesluiten minder problematisch worden. De maatregelen hebben eveneens gevolgen voor de lange termijn, omdat niet voorzien wordt in de vervanging van het bestaande materiaal. De veiligheidsvoorschriften blijven voor alle bedrijven gelijk.

Er wordt dus geen enkele specifieke maatregel voorgesteld om rekening te houden met de bijzondere situatie van het midden- en kleinbedrijf.

RAADPLEGING

6. Geef een overzicht van de organisaties die over het voorstel zijn geraadpleegd, en zet hun standpunten in grote lijnen uiteen.

Op 17 april 2002 heeft de Commissie de betrokken (Europese) beroepsorganisaties uitgenodigd om zich over een overlegdocument uit te spreken. De geraadpleegde instellingen zijn:

Afkorting	Organisatie
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
FEPORT	Federation of European Private Port Operators
FFE	Freight Forward Europe
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

Afkorting	Organisatie
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe

Behalve schriftelijk hebben de vertegenwoordigers van deze organisaties ook mondeling een bijdrage aan de discussie kunnen leveren tijdens de overlegbijeenkomst van 22 mei 2002.

De algemene teneur van de bijdragen kan in drie punten worden samengevat:

- een algehele consensus als het gaat om het nut van standaardisatie en harmonisatie van bepaalde eigenschappen van intermodale laadeenheden, zonder echter het gebruik van andere eenheden te verbieden;

- geen overeenstemming over gemeenschappelijke afmetingen, omdat elke organisatie de afmetingen verdedigt die door "haar" vervoerswijze worden gehanteerd;

- een dringend verzoek van wegvervoerders en maritieme rederijen om het toegestane gewicht en de toegestane afmetingen te vergroten om rekening te houden met de realiteit van de handel buiten de Gemeenschap, in het bijzonder containers van meer dan 13,6 meter lang.