



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 30.4.2004
KOM(2004) 361 slutlig

2003/0056 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om intermodala lastenheter

(framlagt av kommissionen
enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

MOTIVERING

Bakgrund

Den 7 april 2003 lade kommissionen fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om intermodala lastenheter (KOM (2003) 155). Enligt artiklarna 251.2, 71.1 och 80.2 i EG-fördraget lämnades förslaget till rådet och Europaparlamentet (2003/0056(COD)), liksom till Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 29 oktober 2003. Regionkommittén förväntas inte avge något yttrande.

Vid mötet den 10 april 2003 förklarade Europaparlamentets ordförande att han hade hänskjutit förslaget till utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som är det utskott som ansvarar för denna fråga, och till utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi för yttrande (C5-0167/2003).

Den 22 maj 2003 beslutade utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi att inte avge något yttrande.

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism utsåg Ulrich Stockmann till föredragande vid sitt möte den 24 april 2003. Utskottet behandlade kommissionens förslag och utkastet till rapport vid mötena den 4 november 2003 och den 20–21 januari 2004. Vid det senaste mötet antogs utkastet till lagstiftningsresolution med 41 röster mot 1 och rapporten antogs den 28 januari 2004 (A5-0016/2004). Den 12 februari 2004 godkände Europaparlamentets plenarmöte Stockmanns rapport vid första behandlingen.

Förslagets syfte

Målet med förslaget är att öka konkurrensen inom intermodala transporter genom att skapa ramar för ett bättre utnyttjande av intermodala lastenheter, exempelvis containrar och växelflak på landsvägar, till sjöss, med järnvägar och på vattenvägar i inlandet.

För att förbättra enheternas säkerhet föreskrivs det i förslaget en bedömning av överensstämmelsen och ramar för underhåll och kontroll av alla befintliga intermodala lastenheter.

För alla nya intermodala lastenheter föreskrivs ramar för att förbättra effektiviteten vid hanteringen av enheterna vid terminalerna och bästa möjliga säkerhetsanordningar.

Slutligen föreslås det att man utvecklar en ny typ av enhet: en europeisk intermodal lastenhet. Denna enhet kommer att kombinera fördelarna med europeiska landcontainrar (växelflak) med containrar som används till sjöss (ISO serie 1), som är det optimala sättet att utnyttja lastutrymme och stapelbarhet. Detta skulle innebära effektivitetsvinster för den europeiska industrin och transporterna, och man beräknar att det kan minska logistikkostnaderna med upp till 2 %.

Förslaget är förenligt med den nya formen för modeller för den inre marknaden. Alla tekniska detaljer och specifikationer kommer att utformas av europeiska standardiseringsorgan, exempelvis CEN.

Kommissionens ståndpunkt

Europaparlamentet ställer sig positivt till den viktigaste delarna av kommissionens förslag.

Emellertid har Europaparlamentet formulerat några ändringar. På grundval av dessa ändringar föreslår kommissionen att det införs nya avsnitt i originaltexten.

Kommissionen är beredd att införliva Europaparlamentets förslag och ändringar som syftar till att förbättra och förtydliga den befintliga lydelsen i förslaget. Kommissionen godkänner följande ändringsförslag från Europaparlamentet: 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15.

En rad ändringar har godtagits därför att de innebär tekniska förtydliganden (ändringsförslag 1, första ändringen i ändringsförslag 7, ändringsförslag 10) eller förbättrar logiken och strukturen i texten (ändringsförslag 3 och 4 som för samman skäl 10 och 11; ändringsförslag 8).

En rad ändringsförslag (2, 7, 9, 11, 12) har godtagits därför att de inför klargörandet att containrar som omfattas av konventionen för säkra containrar (CSC) inte måste uppfylla EU-kraven på certifiering, underhåll och regelbundna kontroller. Detta skulle försämra handel och transport, och beslutet speglar kommissionens avsikter. Följaktligen kan containrar som uppfyller CSC-kraven cirkulera fritt i EU. Eftersom det i direktivet emellertid föreskrivs en möjlighet att dra tillbaka lastenheter från marknaden om de innebär risker har lydelsen mjukats upp. När det gäller kontrollfrekvensen välkomnas ändringsförslag 11, eftersom det anpassar kontrollfrekvensen enligt direktivet till den som föreskrivs av CSC.

En rad ändringsförslag (5, 14, 15, 16, 17) är i linje med principen att man skall undvika en konflikt mellan EU-standard och global standard. Lydelsen har emellertid mjukats upp för att de europeiska intressena inte till varje pris skall anpassas till ISO-normerna, som kan var tekniskt tveksamma eller olämpliga. Ändringsförslag 15 innebär ett klargörande av kommissionens avsikt att icke stapelbara växelflak skall användas och skeppas även i fortsättningen. Ändringsförslag 16 är avsett att se till att användningen av europeiska intermodala lastenheter inte medför dyrbara ombyggnader av utrustningen på befintliga containerfartyg. Kommissionen har omformulerat texten för att inte i alltför hög grad begränsa standardiseringsuppdraget. Ändringsförslag 17 kommer att innebära en ökning av de europeiska intermodala lastenheternas kapacitet och är därför i princip godtagbart. Hänvisningen till ISO-standard är emellertid olämplig, eftersom det blir de europeiska standardiseringsorganen som fastställer standarden, inte ISO.

Ett ändringsförslag (13) gällde harmoniseringen av påföljder som skall tillämpas vid överträdelse, och de nationella bestämmelser som skall antas enligt detta direktiv. Denna ändring skulle göra det möjligt att undvika snedvriden konkurrens mellan aktörerna till följd av olika påföljder i olika medlemsstater.

Ett ändringsförslag (6) kunde inte godtas därför att det begränsar möjligheterna till standardisering, eftersom bara CEN omnämndes. Andra europeiska standardiseringsorgan, exempelvis Cenelec och ETSI, kan också komma att få uppdrag när det gäller säkerhetsanordningar, exempelvis för elektroniska förseglingar.

I enlighet med artikel 250.2 ändrar kommissionen därför detta förslag.

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om intermodala lastenheter

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71.1 och 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

enligt förfarandet i artikel 251 c i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) Gemenskapens politik syftar till att uppmuntra hållbara transporter exempelvis multimodala **och intermodala** transporter som inbegriper vägtransport, järnvägstransport, flodtransport och närsjöfart. Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken bör kompletterande åtgärder vidtas för att säkerställa säkerheten vid transporter.
- (2) Containrarna uppfyller i stort de standarder som antagits av Internationella standardiseringsorganisationen men de är inte tillräckligt stora för att kunna lastas maximalt med pallar eller för att utnyttjas maximalt för de största mått som är tillåtna vid landtransport.
- (3) Växelflaken används ofta i väg- eller järnvägstransporten men konstruktionsmässigt är de inte anpassade för intermodal transport som inbegriper sjöfartstransport.
- (4) De intermodala lastenheterna bör ha sådana driftskompatibilitetsegenskaper som krävs för omlastningen av varor mellan olika transportsätt. Då det redan finns många olika sorters enheter bör endast nya enheter omfattas av kravet om harmonisering av driftskompatibilitetsegenskaperna.
- (5) I direktivet fastställs en ny enhet: den europeiska intermodala lastenheten. Förutom en optimal lastningsyta inom ramen för den gällande gemenskapslagstiftningen bör de

¹ EGT C , , s. .

² EGT C , , s. .

³ EGT C , , s. .

europiska intermodala lastenheterna också ha de harmoniserade driftskompatibilitetsegenskaper som krävs för varje ny intermodal lastenhet.

- (6) Den planerade åtgärden har följande mål: Att uppnå samma harmoniseringsgrad för intermodala lastenheter, förfaranden för bedömning och återkommande kontroller samt att skapa den europeiska intermodala lastenheten. Med tanke på att dessa mål inte på ett tillfredsställande sätt kan uppnås av medlemsstaterna själva och att de således kan uppnås effektivare på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder, i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen så som den formuleras i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att nå målen.
- (7) Av skäl som rör de specifika egenskaperna för marknaden för fraktflyg omfattas detta transportsätt inte av detta direktiv.
- (8) **Detta direktiv bör inte påverka användning, kontroll och underhåll av intermodala lastenheter som omfattas av den internationella konventionen om containersäkerhet (CSC).**⁴
- (9) Den inre marknaden omfattar ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor säkerställs. Bestämmelserna för denna fria rörlighet utan handelshinder grundas på rådets resolution av den 7 maj 1985 om ett nytt tillvägagångssätt inom teknisk harmonisering och standardisering⁵. Detta direktiv vägleds av dessa principer.
- (10) I enlighet med beslut 93/465/EG⁶ bör myndigheterna tillåta fri rörlighet på sitt territorium, utsläppande på marknaden, användning för all transportverksamhet eller användning i enlighet med dess avsedda ändamål av intermodala transportenheter som är försedda med CE-märkning och de symboler som föreskrivs i detta direktiv där det anges att de återkommande kontrollerna har genomförts, utan att det krävs någon ytterligare bedömning av skäl som har med tillämpningen av detta direktiv att göra eller som avser de europeiska intermodala lastenheterna och överensstämmelsen med andra tekniska krav.
- (11) En medlemsstat bör kunna vidta åtgärder, **och samtidigt informera kommissionen om detta**, för att begränsa eller förbjuda utsläppande på marknaden av intermodala lastenheter, särskilt då de utgör en särskild säkerhetsrisk för människor och, i förekommande fall, för husdjur eller egendom, **eller om de är försedda med CE-märkning, med en symbol om en ny bedömning av dessa enheter eller med en symbol om de återkommande kontrollerna som inte uppfyller bestämmelserna**. Förfarandet bör vara befogat och tillåta insyn.

⁴ 1CSC: International Convention for Safe Containers antogs den 2 december 1972, trädde i kraft den 6 september 1977 och ändrades 1981, 1983, 1991 och 1993. Den kan läsas på Internationella sjöfartsorganisationens webbplats (www.imo.org).

⁵ Rådets resolution av den 7 maj 1985 om ett nytt tillvägagångssätt vad gäller teknisk harmonisering och standardisering. EGT C 136, 4.6 1985 s. 1 - 9.

⁶ Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT L 220, 30.8.1993, s. 23-39).

- (12) ~~En medlemsstat bör kunna vidta åtgärder för att begränsa eller förbjuda utsläppande på marknaden av intermodala lastenheter, om dessa enheter är försedda med CE-märkning, med en symbol om en ny bedömning av dessa enheter eller med en symbol om de återkommande kontrollerna som inte uppfyller bestämmelserna och informera kommissionen om detta. Förfarandet bör vara befogat och tillåta insyn.~~
- (13) Inom ramen för de principer som föreskrivs genom rådets resolution av den 7 maj 1985 fastställs i bilagorna I och II till detta direktiv väsentliga krav vad gäller säkerhet, hantering, säkring, stabilitet och identifiering som är nödvändiga för de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna. Dessa krav kommer att kompletteras genom särskilda krav som är oundvikliga för att säkerställa driftskompatibiliteten. De intermodala lastenheterna måste uppfylla alla dessa krav.
- (14) **Kraven på de intermodala lastenheterna bör inte strida mot gällande relevanta ISO-standarder.**
- (15) Mot bakgrund av målen för detta direktiv och i syfte att underlätta styrkandet av de nya enheternas överensstämmelse med kraven bör det inrättas förfaranden för bedömning samt för återkommande kontroller. Dessa förfaranden måste utformas med hänsyn till betydelsen av kraven för de intermodala lastenheterna. Det bör fastställas ett lämpligt förfarande eller en möjlighet att välja mellan flera likvärdiga värden. De antagna förfarandena bör vara förenliga med beslut 93/465/EEG.
- (16) De nya intermodala lastenheterna bör kunna släppas ut på marknaden och tas i bruk endast om de överensstämmer med de krav som fastställs i detta direktiv. Denna överensstämmelse intygas genom de förfaranden för överensstämmelse som föreskrivs genom beslut 93/465/EEG och som anges i bilaga IV.
- (17) De återkommande kontrollerna syftar till att kontrollera att nivån på underhållet och slitaget för de intermodala lastenheterna överensstämmer med säkerhetskraven. De skall genomföras i enlighet med de förfarande som anges i bilaga V till detta direktiv.
- (18) De enheter som avses i detta direktiv bör vara försedda med en CE-märkning som anger att de uppfyller kraven i direktivet. De symboler som hänför sig till de harmoniserade egenskaperna för de intermodala lastenheterna bör skilja sig från de symboler som anger att enheten i fråga är en harmoniserad europeisk intermodal lastenhet. På varje intermodal lastenhet bör det anges att den har uppfyllt kraven i de ovannämnda återkommande kontrollerna eller, om det gäller enheter som är yngre än fem år, att de ännu inte är föremål för skyldigheten att genomgå en kontroll med angivande av datumet för nästa kontroll.
- (19) För att nå de mål som motsvarar de väsentliga krav som fastställs i bilagorna I och II till detta direktiv är det nödvändigt att utarbeta harmoniserade standarder för de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna. Det är också nödvändigt att föreskriva antagandet av särskilda krav på driftskompatibilitet för dessa enheter i enlighet med det förfarande som anges i artikel 12.
- (20) De harmoniserade standarderna är utarbetade av de europeiska standardiseringsorganen på uppdrag av kommissionen. Om dessa standarder anses som otillräckliga jämfört med de två typer av krav som föreskrivs i direktivet skall

kommissionen eller den berörda medlemsstaten hänskjuta frågan till den permanenta kommitté som föreskrivs genom direktiv 98/34/EG⁷.

- (21) Medlemsstaterna bör utse kontrollorgan med befogenhet att genomföra förfarandena för bedömning eller återkommande kontroller. De bör också övervaka att dessa organ är tillräckligt självständiga, kompetenta och opartiska för att utföra de uppgifter för vilka de har utsetts eller anmälts.
- (22) Den internationella konventionen om containersäkerhet⁸ som godkändes av Förenta Nationerna den 2 december 1972 bidrar till att uppfylla målet om att öka säkerheten för de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna. De flesta medlemsstater har redan ratificerat denna konvention, i enlighet med rådets rekommendation 79/487/EEG⁹.
- (23) Det bör fastställas ett förfarande som gör det möjligt för kommissionen att ändra vissa bilagor i detta direktiv.
- (24) Det bör fastställas ett förfarande som gör det möjligt för kommissionen att vidta nödvändiga åtgärder om de harmoniserade standarderna inte helt och hållet uppfyller kraven i detta direktiv.
- (25) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv i enlighet med beslut 99/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹⁰ bör antas.
- (26) Det bör fastställas påföljder om de nationella bestämmelser som antagits med tillämpning av detta direktiv inte åtföljs.
- (27) Bestämmelser bör antas för genomförande av detta direktiv innan specifikationerna offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (28) Det är nödvändigt att fastställa en övergångsbestämmelse som gör det möjligt för de intermodala lastenheter som tillverkats innan ikraftträdandet av detta direktiv att släppas ut på marknaden eller tas i bruk även efter detta datum.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 - Syfte

I detta direktiv fastställs väsentliga krav samt föreskrivs antagandet av harmoniserade standarder och särskilda krav på driftskompatibilitet för att göra användningen av nya intermodala lastenheter effektivare och säkrare, **och för att skapa en europeisk intermodal lastenhet**. Vidare fastställs det krav samt föreskrivs att harmoniserade standarder och särskilda krav på driftskompatibilitet skall antas som syftar till att skapa en europeisk

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. EGT L 204, 21.7.1998 s. 37 - 48.

⁸ CSC : Konventionen om säkerhet för containrar som antogs den 2 december 1972 trädde i kraft den 6 september 1977 och ändrades 1981, 1983, 1991 och 1993. Den finns på Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) hemsida, www.imo.org

⁹ EGT L 125, 22.5.1979, s. 18.

¹⁰ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

intermodal lastenhet. Dessutom anges skyldigheterna för bedömning av överensstämmelse och underhåll samt förfaranden för bedömning av överensstämmelse och återkommande kontroller av lastenheter som används i intermodal transport **och som inte omfattas av CSC**.

Artikel 2 - Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall omfatta följande:
 - a) Intermodala lastenheter ~~och europeiska intermodala lastenheter~~ som existerade vid tidpunkten för direktivets ikraftträdande.
 - b) Intermodala lastenheter som **nyligen** tillverkats, släppts ut på marknaden, tagits i bruk och/eller använts, och som skall uppfylla de krav som fastställs i bilaga I och de särskilda krav på driftskompatibilitet som anges i artikel 9.
 - c) Nya europeiska intermodala lastenheter som uppfyller de krav som fastställs i bilagorna I och II samt de särskilda krav på driftskompatibilitet som anges i artikel 9.
2. Direktivet omfattar även de lastenheter som avses i punkt 1 och som endast används för godstransporter mellan gemenskapen och tredje länder.
3. Flygtransporten undantas från detta direktivs räckvidd.

Artikel 3 - Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *intermodal lastenhet*: antingen en container eller ett växelflak,
- b) *europeisk intermodal lastenhet*: en intermodal *lastenhet* utformad i enlighet med de väsentliga krav som fastställs i bilagorna I och II och i enlighet med kraven på driftskompatibilitet.
- c) *container*: låda som är tillverkad för godstransport och som är tillräckligt stabil för upprepade användning, som kan staplas och som är utrustad med anordningar som tillåter att den flyttas mellan olika transportsätt.
- d) *växelflak*: enhet som är tillverkad för godstransport, som används i Europa och som är anpassad för ett optimalt utnyttjande av de tillåtna vägtransportdimensionerna och utrustad med gripanordningar som möjliggör omlastning mellan olika transportsätt, vanligtvis mellan järnväg och väg. .
- e) *harmoniserad standard*: en teknisk specifikation antagen av ett standardiseringsorgan som är godkänt på grundval av ett mandat som beviljats av kommissionen i enlighet med de förfaranden som fastställts genom direktiv 98/34/EG för att inrätta ett europeiskt krav vars efterlevnad inte är obligatorisk.
- f) *angivelse av återkommande kontroller*: en symbol som anger att enheten har genomgått en återkommande kontroll, eller kommer att bli föremål för en återkommande kontroll, och har ansetts uppfylla de tillämpliga kraven. Av denna

angivelse framgår dessutom det datum då det föreskrivs att den intermodala lastenheten skall genomgå nästa återkommande kontroll i enlighet med artikel 7.

- g) *återkommande kontroll*: de kontroller som genomförs för att kontrollera nivån på underhållet och säkerheten för de intermodala lastenheterna som avses i punkterna a, b och c, i enlighet med de förfaranden som fastställs i bilaga V.
- h) *förfaranden för bedömning av överensstämmelse*: de förfaranden som anges i bilaga IV.
- i) *anmält organ*: ett kontrollorgan som utses av den nationella behöriga myndigheten i en medlemsstat i enlighet med artikel 10 och som uppfyller kriterierna i bilaga III.

Artikel 4 — Bedömning av överensstämmelse för de intermodala lastenheterna.

Före utsläppandet på marknaden av de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna skall tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud låta tillverkningen undergå en bedömning av överensstämmelsen bland de som beskrivs i bilaga IV, enligt de villkor som anges nedan.

Denna överensstämmelse skall fastställas för anbringande av CE-märkningen på de intermodala lastenheterna genom antingen

- den interna tillverkningskontrollen, genom att modul A används, då de harmoniserade standarder som avses i artikel 9.3 är uppfyllda, eller
- den interna tillverkningskontrollen, genom att modul Aa används, eller
- förfarandet för kontroll av enheten (modul G), eller
- förfarandet för den fullständiga kvalitetssäkringen (modul H).

1. **Stycke 4.1 skall inte tillämpas på intermodala lastenheter som uppfyller kraven i bilaga II i CSC, såvida inte tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud ansöker om en sådan bedömning.**

Artikel 5 -Fri rörlighet, begränsningar och skyddsklausuler.

- 1 En medlemsstat får inte förbjuda, begränsa eller hindra utsläppande på marknaden eller ibruktagande på sitt territorium (inbegripet transport, lagring, hantering eller omlastning) av skäl som har med tillämpningen av detta direktiv att göra, av intermodala lastenheter som överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv och/eller i förekommande fall, med de tillämpliga harmoniserade standarder som offentliggjorts i *Europeiska unionens offentliga tidning* i enlighet med detta direktiv och som är försedda med CE-märkning som intygar denna överensstämmelse samt med en angivelse om återkommande kontroller i enlighet med artikel 8.
- 2 Medlemsstaterna skall förutsätta att bestämmelserna i detta direktiv är uppfyllda för de intermodala lastenheter som är försedda med CE-märkningen och den försäkran om överensstämmelse som fastställs i bilaga VII.

- 3 Om en medlemsstat konstaterar att en enhet som anges i artikel 2, som har underhållits på rätt sätt och som används för avsett ändamål, riskerar att äventyra människors hälsa och/eller säkerhet och eventuellt utsätta husdjur eller egendom för fara under transport och/eller användning, trots att den är försedd med CE-märkning och en angivelse om återkommande kontroller, kan den begränsa eller förbjuda utsläppande på marknaden, transport eller användning av denna enhet eller så kan den se till att enheten dras tillbaka från marknaden eller tas ur cirkulation. Medlemsstaten skall omedelbart underrätta kommissionen om denna åtgärd och ange skälen för sitt beslut.
- 4 Kommissionen skall snarast möjligt samråda med berörda parter. Om kommissionen efter detta samråd finner att åtgärden är befogad, skall den omedelbart underrätta alla medlemsstater. Om åtgärden visar sig vara obefogad skall kommissionen omedelbart informera den berörda medlemsstaten samt tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren.
- 5 Om en enhet som anges i artikel 2 inte överensstämmer med gällande bestämmelser skall den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder, **vilka även kan innebära frångående av rätten att genomföra förfarandena i bilagorna IV och V**, mot den som har anbringat CE-märkningen eller angivelsen om återkommande kontroller samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta så snart som möjligt.
- 6 Kommissionen skall säkerställa att medlemsstaterna hålls underrättade om hur detta förfarande utvecklas och vad det får för resultat.
- 7 Om en medlemsstat konstaterar att CE-märkningen eller angivelsen om återkommande kontroller är otillbörligt anbringad, är ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud, skyldig att se till att överträdelsen upphör enligt de villkor som medlemsstaten fastställer.

Om bristen på överensstämmelse kvarstår skall medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa eller förbjuda utsläppande på marknaden, transport eller användning av den berörda enheten eller se till att den dras tillbaka från marknaden eller tas ur cirkulation.

- 8 Varje beslut som fattas vid tillämpningen av detta direktiv och har till följd att utsläppande på marknaden, transport eller användning av intermodala lastenheter begränsas, eller att de dras tillbaka från marknaden eller tas ur cirkulation, skall noggrant motiveras. Beslutet skall meddelas den det berör så snart som möjligt samt innehålla en beskrivning av de möjligheter till överklagande som är tillgängliga enligt gällande lagstiftning i den aktuella medlemsstaten, samt tidsfristen för överklagande.

Artikel 6 – Övervakning av de intermodala lastenheterna

- 1 Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att de intermodala lastenheter som anges i artiklarna 3 a och 3 b inte får släppas ut på marknaden och tas i bruk om de utgör en risk för hälsa och säkerhet för människor och, i förekommande fall,

husdjur eller egendom när de installeras och underhålls på lämpligt sätt och används ändamålsenligt.

- 2 Bestämmelserna i detta direktiv skall inte inverka på medlemsstaternas rätt att, med beaktande av bestämmelserna i fördraget, föreskriva de krav som de anser vara nödvändiga för att säkerställa skydd för människor, och i synnerhet vid hantering av enheterna, under förutsättning att detta inte medför någon förändring av dessa enheter i förhållande till detta direktiv.
- 3 Medlemsstaterna skall inte uppställa några hinder, exempelvis vid mässor, utställningar, förevisningar etc., för visning av intermodala lastenheter i enlighet med artikel 1 som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, under förutsättning att en synlig skylt tydligt anger denna brist på överensstämmelse samt att det inte är möjligt att förvärva dessa enheter innan de bringats i överensstämmelse av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud. Vid förevisningar skall lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas i enlighet med de krav som fastställs av den berörda medlemsstatens behöriga myndighet för att garantera människors säkerhet.

Artikel 7 - Underhåll och återkommande kontroller

- 1 Före utgången av femte året från och med tillverkningen av en intermodal lastenhet eller en europeisk intermodal lastenhet skall tillverkaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud, ägaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren låta enheten undergå den första kontroll som anges i artikel 3 e i enlighet med ett av de förfaranden som anges i bilaga V.

För de existerande enheterna måste den första kontrollen äga rum före den 1 juli 2007 eller före utgången av femte året efter det att enheterna tillverkats.

De intermodala lastenheter, både existerande och nya, som är i omlopp i gemenskapen eller som används vid godstransport mellan gemenskapen och ett tredje land skall vara föremål för återkommande kontroller med tidsintervall som inte överstiger ~~24~~ **30** månader.

- 2 Ägaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren av den intermodala lastenheten är ansvariga för att de hålls i gott skick vad gäller säkerheten.
 - 3 Senaste datum (månad och år) för nästa återkommande kontroll av den intermodala lastenheten skall vara synligt, lätt läsbart och outplånligt anbringat på denna enhet.
 - 4 De intermodala lastenheterna kan bli föremål för återkommande kontroller i alla medlemsstater i enlighet med de förfaranden som föreskrivs i bilaga V till detta direktiv.
2. Punkterna 1, 3 och 4 skall inte tillämpas på intermodala lastenheter som omfattas av CSC.

Artikel 8 – CE-märkning och angivelse om återkommande kontroller

- 1 CE-märkningen består av bokstäverna "CE" enligt den grafiska bild som finns i bilaga VI.

CE-märkningen skall åtföljas av det identifikationsnummer för det anmälda organ som har anlitats vid tillverkningskontrollen.
- 2 CE-märkningen skall vara synlig, lätt läsbar och outplånligt anbringad på varje intermodal lastenhet.
- 3 Det skall vara förbjudet att på de intermodala lastenheterna och på de europeiska intermodala lastenheterna anbringa märkning som skulle kunna vilseleda tredje man beträffande CE-märkningens betydelse eller utformning. All annan form av märkning får anbringas på de intermodala lastenheterna under förutsättning att den inte minskar CE-märkningens synlighet eller läsbarhet.
- 4 Vid sidan av CE-märkningen är det nödvändigt att anbringa en symbol i enlighet med den grafiska utformning som anges i bilaga VII. Den skall skilja sig åt mellan de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna.
- 5 På angivelsen om de återkommande kontrollerna skall tillverkningsdatum, datum för den föregående kontrollen och senaste datum för nästa kontroll anges. Angivelsen skall anbringas av kontrollorganet i enlighet med mallen för den grafiska utformning som anges i bilaga VII.
- 6 Otillbörligen anbringad CE-märkning
 - a) Om en medlemsstat konstaterar att en CE-märkning och/eller angivelsen om återkommande kontroller är otillbörligt anbringad, är tillverkaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud, eller innehavaren skyldig att bringa produkten i överensstämmelse med bestämmelserna om CE-märkning samt att upphöra med överträdelsen enligt de villkor som fastställts av medlemsstaten.
 - b) Om bristen på överensstämmelse kvarstår skall medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa eller förbjuda att den berörda produkten släpps ut på marknaden eller se till att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel 5.

Artikel 9 - Specifikationer, harmoniserade standarder och formella invändningar

- 1 De intermodala lastenheter och de europeiska intermodala lastenheter som anges i artikel 1 måste uppfylla de väsentliga krav som anges i bilagorna I respektive II samt de särskilda kraven på driftskompatibilitet. De sistnämnda kraven skall antas och i förekommande fall revideras i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 12.2.

Kommissionen skall i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra besluten avseende de särskilda krav på driftskompatibilitet som skall tillämpas.
- 2 Medlemsstaterna skall förutsätta att alla bestämmelser i detta direktiv är uppfyllda för de intermodala lastenheter och de europeiska intermodala lastenheter som är

försedda med den CE-märkning som fastställs i artikel 8 och med den försäkran om överensstämmelse som fastställs i bilaga VII.

- 3 De intermodala lastenheter och de europeiska intermodala lastenheter som uppfyller de harmoniserade standarder som har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning antas uppfylla de väsentliga kraven samt de särskilda kraven på driftskompatibilitet.
- 4 Då en medlemsstat eller kommissionen anser att de harmoniserade standarder som anges i punkt 3 inte uppfyller de väsentliga krav som anges i bilagorna I och II och/eller de särskilda kraven på driftskompatibilitet skall denna medlemsstat eller kommissionen hänskjuta frågan till den permanenta kommitté som inrättats genom direktiv 98/34/EG.

Med hänsyn till kommitténs yttrande skall kommissionen underrätta medlemsstaterna om de berörda standarderna skall dras tillbaka eller inte från de offentliggöranden som anges i punkt 3.

Artikel 10 - Anmälda organ

- 1 Medlemsstaterna skall till kommissionen och de övriga medlemsstaterna anmäla de anmälda organ som är etablerade i gemenskapen och som de har utsett till att utföra de förfaranden som anges i bilagorna IV och V samt de specifika uppgifter för vilka dessa organ har utsetts, och de identifikationsnummer de tidigare erhållit av kommissionen.

Kommissionen skall i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra förteckningen över de anmälda organen samt ange deras identifikationsnummer och de uppgifter för vilka de har anmälts. Kommissionen skall se till att denna förteckning hålls uppdaterad.

- 2 Medlemsstaterna skall tillämpa de kriterier som fastställs i bilaga III för utnämning av de anmälda organen.
- 3 En medlemsstat som har anmält ett organ skall dra in denna anmälan om den finner att organet inte längre uppfyller kriterierna i punkt 2.

Medlemsstaten skall omedelbart informera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om varje indragande av en anmälan.

Artikel 11 – Anpassning av bilagorna

De ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilagorna I och II till detta direktiv skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 12.

Artikel 12 - Kommittén

- 1 Kommissionen skall biträdas av en föreskrivande kommitté, bestående av representanter från medlemsstaterna och med en företrädare för kommissionen som ordförande.

- 2 När hänvisning sker till denna artikel skall artiklarna 5 och 7 i beslut 99/468/EG tillämpas enligt bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
- 3 Kommittén skall själv fastställa sin arbetsordning. Kommittén kan också behandla varje annan fråga som berör genomförandet och den praktiska tillämpningen av detta direktiv och som tas upp av dess ordförande, antingen på eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat.

Artikel 13 - Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser mot de nationella bestämmelser som har antagits i enlighet med detta direktiv **och arbeta för en fullständig harmonisering av dessa påföljder samt** och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa påföljder tillämpas. De påföljder som föreskrivs skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast ett år efter ikraftträdandet av detta direktiv och därefter anmäla kommande förändringar till kommissionen snarast möjligt.

Artikel 14 - Genomförande

- 1 Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 2005. De skall genast underrätta kommissionen om detta.
- 2 När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.
- 3 Bestämmelserna i artikel 4 skall inte tillämpas på de intermodala lastenheter som har tillverkats före det datum som anges i punkt 1 och som har tagits i bruk senast sex månader efter detta datum.

Artikel 15

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 16

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...].

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA 1

Väsentliga krav avseende de intermodala lastenheterna

För att underlätta hanteringen mellan två skilda transportsätt och främja intermodaliteten inom transportsektorn rent allmänt, bör de intermodala lastningsenheterna, beroende på deras klass och kategori, uppfylla de gemensamma väsentliga krav som definierats i denna bilaga. Dessa krav garanterar en maximal driftskompatibilitet av de intermodala lastningsenheterna mellan väg, järnväg, flodsjöfart och sjöfart **och strider inte mot de gällande relevanta standarder som Internationella standardiseringsorganisationen (ISO) antagit.**

Säkerhet:	Uppfylla de tillämpliga bestämmelserna i den internationella konventionen om containersäkerhet som slöts i Geneve den 2 december 1972. Minimera riskerna för skador i och mellan transportsätt. Alla nya intermodala lastenheter skall vara utrustade med varningsanordningar, till exempel ett elektroniskt sigill av den senaste tekniken.
Hantering:	Tillåta en effektiv hantering bl.a. med utrustning som är anpassad för ISO-containrar <u>av containrar (ISO Serie 1) samt stapelbara och icke stapelbara växelflak, genom att hänsyn tas till en effektiv omlastning.</u>
Säkring:	Göra säkringsgränssnitten kompatibla med de fyra transportsätten.
Hållfasthet:	De intermodala lastenheterna får inte gå sönder eller öppnas om de tappas. De intermodala lastenheterna bör utan att få sådana skador som kan leda till att angivelsen om återkommande kontroller inte kan anbringas kunna klara av vanliga stötar i samband med hantering.
Kodning och identifiering av enheterna:	Använda kodning och elektronisk identifiering av senaste teknik.

De intermodala transportenheter som används på vägarna måste uppfylla bestämmelserna i direktiv 96/53/EG.

BILAGA II

Väsentliga krav avseende den europeiska intermodala lastningsenheten

Den europeiska intermodala lastenheten är en ideal lastenhet för transport av olika torrlaster på väg, järnväg, inre vattenvägar och i närsjöfart.

Förutom de krav som anges i bilaga I och som tillämpas på alla nya intermodala lastenheter måste de europeiska intermodala lastenheterna uppfylla följande krav:

Vikter och mått:	Uppfylla bestämmelserna i direktiv 96/53/EG ¹¹ .
Typ:	Lastenhet med flera användningsområden för torrlaster.
Inre längd:	Det skall vara möjligt att i längsgående riktning placera • 11 enheter på 1 200 mm, för den långa versionen • 6 enheter på 1 200 mm, för den korta versionen med eventuella nödvändiga manövermarginaler.
Inre bredd:	Det skall vara möjligt att placera två EUR-pallar (1 200 x 800 mm) eller två UK-pallar (1 200 x 1 000 mm) i längsgående riktning (dvs. 2 x 1 200 mm) eller tre EUR-pallar i längsgående riktning (dvs. 3 x 800 mm) sida vid sida med tillräckligt manöverutrymme.
Yttre höjd:	<u>ISO-standard 2 900</u> mm
<u>Yttre bredd:</u>	<u>Säker stuvning skall vara möjlig inombords och på däck på nuvarande containerfartyg med cellindelning utan anpassning av befintliga styrskenor som utformats i enlighet med tillämpliga ISO-standarder.</u>
Konstruktionens hållfasthet:	Referensdokumentet för hållfasthetsvärdena är standardserien ISO 1496, i förekommande fall. - Staplingskapacitet för fyra nivåer av långa lastade enheter som klarar en sjöresa. - Staplingskapacitet som motsvarar 20-fots ISO-containrar för lastade korta enheter. - En tillräcklig sönderslitningsstyrka för att möjliggöra transport av enheter på det antal staplingsnivåer som nämnts ovan, för flodsjöfart eller närsjöfart. - Lyftningskapacitet.

¹¹ EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

BILAGA III

Minimikriterier för att utse anmälda organ enligt artikel 10

- 1 Organet, dess chef och den personal som har ansvar för att utföra bedömnings- och kontrollverksamheten får inte vara konstruktör, tillverkare, leverantör, installatör eller användare av de intermodala lastenheter och inte heller ombud för någon av dessa parter. De får varken direkt ingripa i konstruktionen, tillverkningen, marknadsföringen eller underhållet av dessa enheter eller representera parter som är inblandade i dessa aktiviteter. Detta utesluter inte möjligheten till utbyte av teknisk information mellan tillverkaren av enheterna och det anmälda organet.
- 2 Organet och dess personal skall utföra denna bedömnings- och kontrollverksamhet med största yrkesmässiga integritet och tekniska kompetens och skall inte stå under någon form av påtryckningar och inflytande, särskilt av ekonomisk art, som kan påverka deras omdöme eller deras kontrollresultat, särskilt från personer eller grupper av personer som har ett intresse av kontrollresultaten.
- 3 Organet skall förfoga över nödvändig personal och nödvändiga resurser för att på ett korrekt sätt kunna uppfylla de tekniska och administrativa uppgifter som är förenade med verkställandet av kontroller och övervakning. Det måste likaså ha tillgång till nödvändig utrustning för att utföra speciella kontroller.
- 4 Personal som ansvarar för kontrollerna skall ha
 - en god teknisk utbildning och god yrkesutbildning,
 - tillfredsställande kännedom om krav beträffande de kontroller som de utför och tillräcklig erfarenhet av dessa kontroller,
 - nödvändig kompetens för att kunna upprätta intyg, protokoll och rapporter som visar att kontrollerna utförts.
- 5 Opartiskheten hos den personal som ansvarar för kontrollen måste garanteras. Deras ersättning skall inte vara beroende av antalet kontroller som utförs eller av resultaten av dessa kontroller.
- 6 Organet skall teckna ansvarsförsäkring såvida inte staten påtar sig ansvaret i enlighet med i landet gällande lag eller medlemsstaten själv är direkt ansvarig för provningen.
- 7 Organets personal skall vara ålagd tystnadsplikt med avseende på all information som den får tillgång till i samband med utförande av arbetet (utom gentemot behörig myndighet i den stat där verksamheten bedrivs) inom ramen för direktivet eller enligt bestämmelse i nationell författning som överför detta.

BILAGA IV

Förfaranden för att bedöma överensstämmelsen

Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skall välja ett av följande förfaranden för bedömning av överensstämmelse som fastställs i artikel 6 och som definieras i denna bilaga för sin intermodala lastenhet:

- Den interna tillverkningskontrollen, genom att modul A används, då de harmoniserade standarder som anges i artikel 9.3 är uppfyllda.
- Den interna tillverkningskontrollen, genom att modul Aa används.
- Förfarandet för kontroll av enheten (modul G).
- Förfarandet för den fullständiga kvalitetssäkringen (modul H).

Modul A (intern tillverkningskontroll)

- 1 I denna modul beskrivs det förfarande genom vilket en tillverkare, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud, som uppfyller de i punkt 2 fastställda skyldigheterna, säkerställer och försäkrar att de intermodala lastningsenheterna uppfyller de krav i direktivet som gäller för dem. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skall anbringa lämplig märkning på varje intermodal lastningsenhet och upprätta en skriftlig försäkran om överensstämmelse.
- 2 Tillverkaren skall upprätta den tekniska dokumentation som beskrivs under punkt 3. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skall utarbeta denna tekniska dokumentation och hålla den tillgänglig för behöriga nationella myndigheter i kontrollsyrte under en period av tio år från dagen för tillverkning av den senaste intermodala lastningsenheten. Om varken tillverkaren eller dennes ombud är etablerade i gemenskapen, skall skyldigheten att hålla den tekniska dokumentationen tillgänglig vila på den som ansvarar för utsläppandet av de intermodala lastningsenheterna på gemenskapsmarknaden.
- 3 Den tekniska dokumentationen skall göra det möjligt att bedöma om de intermodala lastenheterna överensstämmer med de relevanta kraven i direktivet. Den skall täcka de intermodala lastenheternas konstruktion, tillverkning och funktion, i den mån det är nödvändigt för denna bedömning, och innehålla
 - en allmän beskrivning av de intermodala lastenheterna,
 - konstruktions- och tillverkningsritningar liksom scheman över komponenter, delenheter, enheter, kretsar etc.,
 - beskrivningar och förklaringar som erfordras för förståelsen av nämnda ritningar och scheman och denna produkts funktion,
 - en beskrivning av de lösningar som valts för att uppfylla kraven i direktivet,
 - resultaten av utförda konstruktionsberäkningar, genomförda kontroller etc.,
 - provningsrapporter.

- 4 Tillverkaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud, skall bevara en kopia av försäkran om överensstämmelse tillsammans med den tekniska dokumentationen.
- 5 Tillverkaren skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att tillverkningsprocessen leder till tillverkning av intermodala lastenheter som uppfyller kraven i den tekniska dokumentation som avses i del 2 samt kraven i det tillämpliga direktivet.

Modul Aa (intern tillverkningskontroll med övervakning av den slutliga kontrollen)

Utöver kraven i modul A skall bestämmelserna nedan vara tillämpliga.

Den slutliga kontrollen skall övervakas i form av oanmälda besök av ett av tillverkaren valt anmält organ.

Under sådana besök skall det anmälda organet

- försäkra sig om att tillverkaren verkligen företar den slutliga kontrollen,
- på platsen för tillverkning eller mellanlagring i kontrollsyfte välja ut intermodala lastenheter för provtagning. Det anmälda organet skall bedöma hur många enheter som skall vara föremål för prov liksom nödvändigheten av att på de utvalda enheterna utföra hela eller delar av den slutliga kontrollen.

Om en eller flera intermodala lastenheter inte överensstämmer, skall det anmälda organet vidta lämpliga åtgärder.

Tillverkaren skall, under det anmälda organets ansvar, anbringa det senares identifikationsnummer på varje intermodal lastenhet.

Modul G (CE-verifikation av enheter)

- 1 I denna modul beskrivs det förfarande enligt vilket tillverkaren säkerställer och försäkrar att den intermodala lastenhet som erhållit det intyg som avses i punkt 4.1 uppfyller motsvarande krav i direktivet. Tillverkaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skall anbringa lämplig märkning på denna anordning och upprätta en försäkran om överensstämmelse.
- 2 Ansökan om kontroll av enheten skall överlämnas av tillverkaren till ett av honom utvalt anmält organ. Ansökan skall omfatta
 - tillverkarens namn och adress liksom platsen där den intermodala lastenheten finns,
 - en skriftlig försäkran som anger att samma ansökan inte har inlämnats till något annat anmält organ,
 - en teknisk dokumentation.
- 3 Den tekniska dokumentationen skall göra det möjligt att bedöma att den intermodala lastenheten överensstämmer med motsvarande krav i direktivet och att förstå dess konstruktion, tillverkning och funktion. Den tekniska dokumentationen skall omfatta

- en allmän beskrivning av enheten i fråga,
 - konstruktions- och tillverkningsritningar liksom scheman över komponenter, delenheter, kretsar etc.,
 - beskrivningar och förklaringar som erfordras för förståelsen av nämnda ritningar och scheman och denna enhets funktion,
 - resultaten av konstruktionsberäkningar, utförda kontroller etc.,
 - provningsrapporter,
 - lämpliga detaljer beträffande godkännande av tillverknings- och kontrollförfarandena, liksom om den berörda personalens kvalifikationer eller godkännanden.
- 4 Det anmälda organet skall granska konstruktionen av varje intermodal lastenhet och vid tillverkningen utföra lämpliga prov för att garantera att den uppfyller motsvarande krav i direktivet.
- 4.1 Det anmälda organet skall anbringa eller låta anbringa sitt identifikationsnummer på varje intermodal lastenhet och upprätta ett skriftligt intyg om överensstämmelse för de provningar som genomförts. Detta intyg skall sparas under en period av tio år.
- 4.2 Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skall på begäran kunna uppvisa en försäkran om överensstämmelse och det intyg om överensstämmelse som utfärdats av det anmälda organet.

I synnerhet skall det anmälda organet

- granska den tekniska dokumentationen med avseende på konstruktion och tillverkningsförfaranden,
- bedöma de använda materialen när dessa inte överensstämmer med tillämpliga bestämmelser i direktivet, och kontrollera det intyg som har utfärdats av tillverkaren av materialen,
- godkänna metoderna för den slutliga monteringen av de delar som utgör de intermodala lastenheterna,
- kontrollera kvalifikationer eller godkännanden,
- företa slutkontrollen, utföra eller låta utföra tryckkontroll och i förekommande fall granska säkerhetsanordningarna.

Modul H (fullständig kvalitetssäkring)

- 1 I denna modul beskrivs det förfarande enligt vilket den tillverkare som uppfyller kraven enligt punkt 2 säkerställer och försäkrar att de bedömda produkterna uppfyller de i direktivet tillämpliga kraven. Tillverkaren eller dennes inom gemenskapen etablerade ombud skall anbringa CE-märkningen på varje produkt och upprätta en skriftlig försäkran om överensstämmelse. CE-märkningen skall åtföljas av

identifikationsnumret för det anmälda organ som svarar för den övervakning som avses i punkt 4.

- 2 Tillverkaren skall tillämpa ett kvalitetssystem som godkänts för konstruktion, tillverkning, slutkontroll av produkterna och provning enligt punkt 3, och vara underkastad den övervakning som avses i punkt 4.

3 Kvalitetssystem

- 3.1 Tillverkaren skall lämna in en ansökan om bedömning av sitt kvalitetssystem hos ett anmält organ.

Ansökan skall omfatta

- alla relevanta uppgifter om den avsedda produktkategorin,
- dokumentation om kvalitetssystemet.

- 3.2 Kvalitetssystemet skall säkerställa att produkterna överensstämmer med tillämpliga krav i direktivet.

Alla de faktorer, krav och bestämmelser som tillämpas av tillverkaren skall dokumenteras på ett systematiskt och överskådligt sätt i form av åtgärder, rutiner och skriftliga anvisningar. Denna dokumentation av kvalitetssystemet skall möjliggöra en enhetlig tolkning av rutiner och kvalitetsåtgärder såsom program, ritningar, manualer och dokumentation om kvaliteten.

Den skall särskilt innehålla en fullgod beskrivning av

- kvalitetsmål, organisationsstruktur och ledningens ansvar och befogenheter med hänsyn till konstruktionens och produktens kvalitet,
- tekniska specifikationer för konstruktionen inklusive standarder som kommer att tillämpas och, då de standarder som avses i artikel 5 inte helt tillämpas, metoder som kommer att användas för att de väsentliga krav i direktivet som avser produkterna skall uppfyllas,
- teknik för kontroll och granskning av konstruktionen, förfaranden och systematiska metoder som kommer att användas vid konstruktionen av de produkter som omfattas av den berörda produktkategorin,
- motsvarande teknik för tillverkning, kvalitetskontroll och kvalitetsövervakning samt processer och systematiska metoder som kommer att användas,
- kontroller och prov som kommer att utföras före, under och efter tillverkningen med uppgift om hur ofta de kommer att ske,
- kvalitetsdokumentation, såsom granskningsrapporter och provning- och kalibreringsdata, rapporter rörande kvalifikationerna hos berörd personal m.m.
- metoder som gör det möjligt att kontrollera att konstruktions- och produktkvalitet uppnås och att kvalitetssystemet fungerar effektivt.

- 3.3 Det anmälda organet skall utvärdera kvalitetssystemet för att avgöra om det uppfyller de krav som avses i punkt 3.2. Det skall utgå ifrån att dessa krav följs i fråga om kvalitetssystem där ifrågasvarande harmoniserade standard har införts.

Den tekniska dokumentationen skall göra det möjligt att bedöma om de intermodala lastenheterna överensstämmer med de relevanta kraven i direktivet. Den skall täcka de intermodala lastenheternas konstruktion, tillverkning och funktion, i den mån det är nödvändigt för denna bedömning, och innehålla

- en allmän beskrivning av de intermodala lastenheterna,
- konstruktions- och tillverkningsritningar samt scheman över komponenter, delenheter, enheter, kretsar etc.,
- beskrivningar och förklaringar som erfordras för förståelsen av nämnda ritningar och scheman och av denna produkts funktion,
- en beskrivning av de lösningar som valts för att uppfylla kraven i direktivet,
- resultaten av utförda konstruktionsberäkningar, genomförda kontroller etc.,
- provningsrapporter.

Bedömningsgruppen skall innehålla minst en person med erfarenhet av bedömning som avser den berörda tekniken. I bedömningsförfarandet skall ingå ett besök vid tillverkarens anläggningar.

Tillverkaren skall informeras om beslutet. Det skall innehålla slutsatserna av kontrollen och det motiverade utvärderingsbeslutet.

- 3.4 Tillverkaren skall åta sig att uppfylla de skyldigheter som är förenade med det godkända kvalitetssystemet och säkerställa att det förblir ändamålsenligt och effektivt.

Tillverkaren eller dennes etablerade ombud skall informera det anmälda organ som har godkänt kvalitetssystemet om alla anpassningar av systemet som planeras.

Det anmälda organet skall bedöma de föreslagna ändringarna och besluta om det ändrade kvalitetssystemet fortfarande uppfyller de krav som avses i punkt 3.2 eller om en ny bedömning är nödvändig.

Det anmälda organet skall meddela tillverkaren sitt beslut. Meddelandet skall innehålla slutsatserna av kontrollen och ett motiverat utvärderingsbeslut.

4 CE-övervakning på det anmälda organets ansvar

- 4.1 Syftet med övervakningen är att försäkra sig om att tillverkaren på ett riktigt sätt uppfyller de skyldigheter som följer av det godkända kvalitetssystemet.

- 4.2 Tillverkaren skall i kontrollsyfte ge det anmälda organet rätt till tillträde till lokalerna för tillverkning, kontroll, provning och lagring och lämna all nödvändig information, i synnerhet

- dokumentation om kvalitetssystemet,
 - dokumentation om kvaliteten som föreskrivs i den del av kvalitetssystemet som ägnas åt konstruktionen, såsom resultat av analyser, beräkningar, provning etc.,
 - kvalitetsdokument som föreskrivs i den del av kvalitetssystemet som ägnas åt tillverkningen, såsom granskningsrapporter och provningsdata, kalibreringsdata, rapporter om den berörda personalens kvalifikationer etc.
- 4.3 Det anmälda organet skall varje år utföra revisioner för att försäkra sig om att tillverkaren vidmakthåller och tillämpar kvalitetssystemet och lämna en revisionsrapport till tillverkaren.
- 4.4 Dessutom kan det anmälda organet göra oanmälda besök hos tillverkaren. Under sådana besök får det anmälda organet utföra eller ha utfört provningar för att om nödvändigt kontrollera att kvalitetssystemet fungerar på ett riktigt sätt. Det anmälda organet skall ge tillverkaren en besöksrapport och, om provning förekommit, en provningsrapport.
- 5 Tillverkaren skall under en period av tio år räknat från och med produktens senaste tillverkningsdatum kunna uppvisa följande för de nationella myndigheterna:
- Den dokumentation som avses i punkt 3.1 andra stycket, andra strecksatsen.
 - De ändringar som avses i punkt 3.4 andra stycket.
 - Sådana beslut och rapporter från det anmälda organet som avses i punkt 3.4 sista stycket, och i punkterna 4.3 och 4.4.
- 6 Varje anmält organ skall till övriga anmälda organ lämna information av betydelse beträffande de godkännanden av kvalitetssystem som det har utfärdat eller återkallat.

BILAGA V

Förfaranden för återkommande kontroll

Den återkommande kontrollen skall följa ett av nedanstående två förfaranden

Modul 1 (återkommande kontroll av produkter)

- 1 I denna modul beskrivs det förfarande genom vilket ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren försäkrar att den intermodala lastningsenheten fortsätter att uppfylla kraven i detta direktiv.
- 2 För att uppfylla kraven enligt punkt 1 skall ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att tillse att användnings- och underhållsförhållandena säkerställer att den intermodala lastenheten fortsätter att uppfylla kraven i detta direktiv, särskilt att
 - de intermodala lastenheterna används i enlighet med sina ändamål,
 - underhållsarbeten eller reparationer utförs vid behov, och
 - nödvändiga återkommande kontroller likaså utförs.De åtgärder som vidtas skall registreras och ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren skall kunna förete handlingarna för de nationella myndigheterna.
- 3 Kontrollorganet skall utföra ändamålsenliga kontroller och provningar för att verifiera att den intermodala lastenheten uppfyller motsvarande krav i detta direktiv.
- 3.1 Alla intermodala lastenheter skall kontrolleras individuellt och ändamålsenliga provningar, i enlighet med vad som anges i de europeiska specifikationerna, skall utföras för att kontrollera att de uppfyller kraven i detta direktiv.
- 3.2 Kontrollorganet skall förse eller låta förse varje produkt som kontrolleras återkommande med sitt identifikationsnummer omedelbart efter en återkommande kontroll och utfärda ett intyg om återkommande kontroll. Intyget kan gälla flera enskilda enheter.
- 3.3 Ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren skall behålla intyget om återkommande kontroll enligt punkt 3.2, liksom de handlingar som avses i punkt 2, åtminstone till nästa återkommande kontroll.

Modul 2 (återkommande kontroll genom kvalitetssäkring)

- 1 I denna modul beskrivs det förfarande genom vilket ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren som uppfyller de i punkt 2 fastställda skyldigheterna säkerställer och försäkrar att den intermodala lastenheten fortsätter att uppfylla kraven i detta direktiv. Ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren skall på alla intermodala lastenheter anbringa datum för den återkommande kontrollen och upprätta en skriftlig försäkran om överensstämmelse. Utöver datum för den återkommande kontrollen skall det även anges

identifikationsnumret på det godkända organ som är ansvarigt för den övervakning som specificeras i punkt 4.

- 2 Ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att tillse att användnings- och underhållsförhållandena säkerställer att den intermodala lastenheten fortsätter att uppfylla kraven i detta direktiv, särskilt att

- de intermodala lastenheterna används i enlighet med sina ändamål,
- underhållsarbeten eller reparationer utförs vid behov, och
- nödvändiga återkommande kontroller likaså utförs.

De åtgärder som vidtas skall registreras och ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren skall kunna förete handlingarna för de nationella myndigheterna.

Ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren skall se till att det för de återkommande kontroller som skall utföras finns tillgång till kvalificerad personal och nödvändiga resurser i enlighet med vad som anges i bilaga III punkterna 3-7.

Ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren skall använda ett godkänt kvalitetssystem för återkommande kontroller och provningar av utrustning som specificeras i punkt 3, och skall övervakas på det sätt som specificeras i punkt 4.

3 Kvalitetssystem

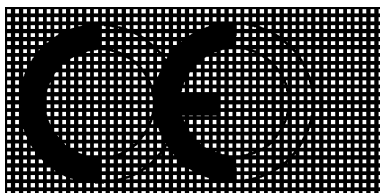
De bestämmelser som beskrivs i bilaga IV, modul H i detta direktiv skall också tillämpas på de återkommande kontrollerna.

BILAGA VI

CE-märkning och andra symboler

1 CE-märkning

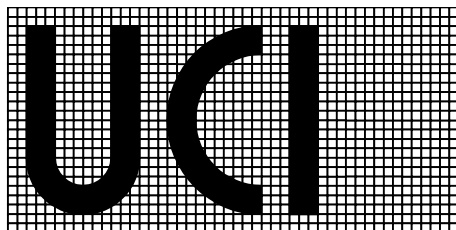
CE-märkningen utgörs av bokstäverna "CE" enligt följande form:



2 Utmärkande symboler

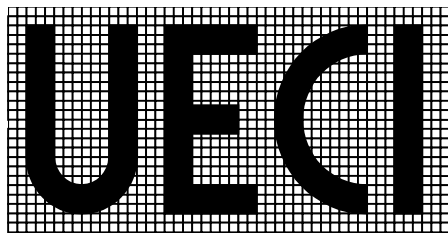
2.1 Intermodal lastenhet

På de intermodala lastenheter som överensstämmer med kraven i detta direktiv skall symbolen "UCI" anbringas omedelbart under CE-märkningen. Denna symbol utgörs av bokstäverna "UCI" enligt följande form:



2.2 UECI

På de europeiska intermodala lastenheter som överensstämmer med kraven i detta direktiv skall symbolen "UECI" anbringas omedelbart under CE-märkningen. Denna symbol utgörs av bokstäverna "UECI" enligt följande form:



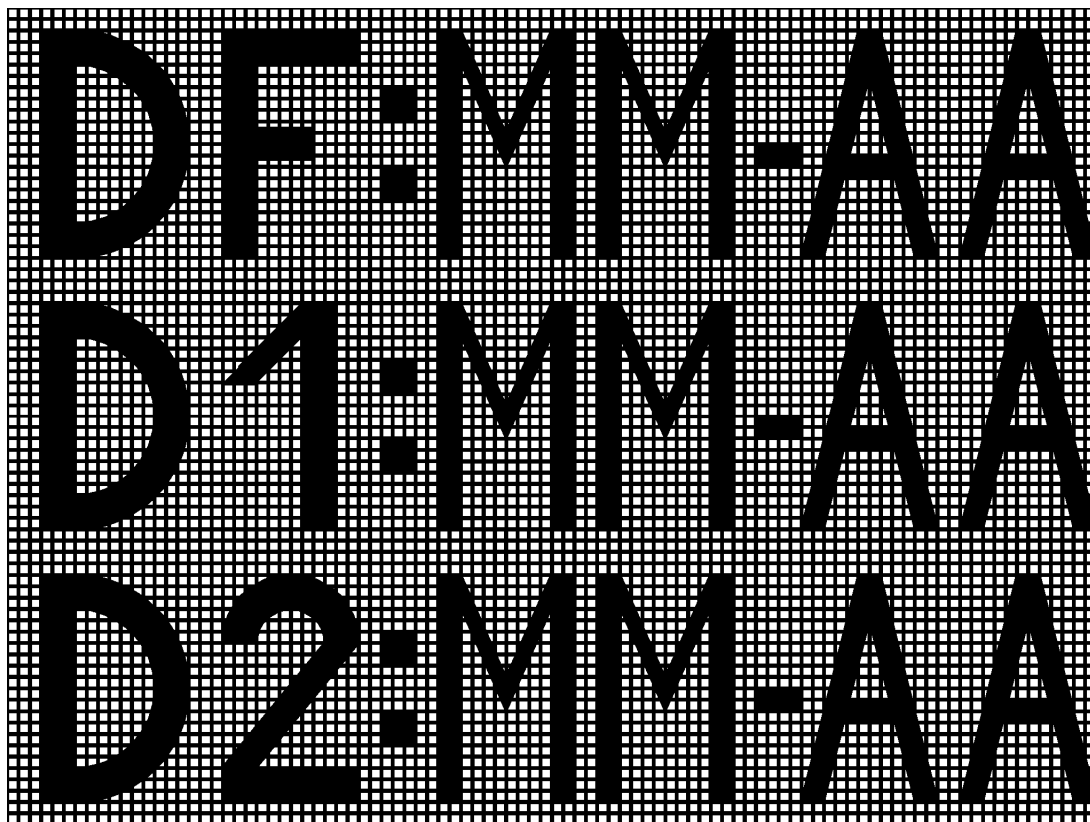
3 Angivelse om återkommande kontroller

Alla intermodala lastenheter som används på gemenskapens territorium skall vara försedda med en angivelse med följande:

- Enhetens tillverkningsdatum. Denna symbol skall utgöras av bokstäverna "DF" följt av fyra siffror: två för månaden och två för året.
- Datum för den senast genomförda kontrollen. Denna symbol skall utgöras av kombinationen "D1" följt av fyra siffror: två för månaden och två för året.

- Sista datum för nästa kontroll. Denna symbol skall utgöras av kombinationen ”D2” följt av fyra siffror: två för månaden och två för året.

Denna symbol skall anbringas enligt följande form:



4 Gemensamma bestämmelser

I händelse av förminskning eller förstoring av CE-märkningen eller symbolerna bör proportionerna respekteras såsom de framgår av ovanstående graderade form.

De olika delarna av CE-märkningen och symbolerna skall ha samma vertikala mått, som inte får understiga 5 cm.

De siffror som används får fritt ändras under förutsättning att arabiska siffror används och att de har samma höjd som symbolens övriga beståndsdelar.

BILAGA VII

FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE

En EG-försäkran om överensstämmelse skall innehålla

- namn och adress för tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud,
- en beskrivning av den berörda intermodala lastenheten (eller av serien),
- det förfarande som tillämpas för att bedöma överensstämmelsen,
- i förekommande fall, namn och adress för det anmälda organ som har utfört kontrollen,
- i förekommande fall, en hänvisning till EG-typkontrollintyg, EG-konstruktionskontrollintyg eller EG-intyg om överensstämmelse,
- i förekommande fall, namn och adress för det anmälda organ som kontrollerar tillverkarens kvalitetssystem,
- i förekommande fall, hänvisning till tillämpade harmoniserade standarder,
- i förekommande fall, övriga tekniska specifikationer som har använts,
- i förekommande fall, hänvisningar till övriga gemenskapsdirektiv som har tillämpats,
- identifikation av undertecknaren som har fått befogenhet att skriva under försäkran för tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Politikområde(n): Område 6: Energi och transport

Verksamheter: Inre vattenvägar, luftfart och sjötransporter

Åtgärdens beteckning: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om intermodala lastenheter

1. BERÖRDA BUDGETPOSTER (NUMMER OCH BETECKNING)

A07031 – Kommittéer vars hörande är obligatoriskt

2. ALLMÄNNA UPPGIFTER

2.1 Sammanlagda anslag för åtgärden (avsnitt B): miljoner euro i åtagandebemyndiganden

906.000 €

2.2 Tillämpningsperiod:

3 år

(Ange det första och sista året som åtgärden omfattar)

2.3 Flerårig total utgiftsberäkning:

- a) Förfalloplan för åtagandebemyndiganden/betalningsbemyndiganden (finansiellt stöd)
(se punkt 6.1.1)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 och följ- ande]	Totalt
Åtagande- bemyndiganden (ÅB)							
Betalnings- bemyndiganden (BB)							

- b) Tekniskt och administrativt stöd och stödutgifter (se punkt 6.1.2)

ÅB							
BB							

Delsumma a+b							
ÅB							
BB							

- c) Total budgetkonsekvens i form av personalutgifter och övriga administrativa utgifter (se punkterna 7.2 och 7.3)

ÅB/BB	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
-------	-----------	-----------	-----------	--	--	--	--

TOTALT a+b+c							
ÅB	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
BB	302.000 €	302.000 €	302.000 €				

2.4 Förenlighet med den ekonomiska planeringen och budgetplanen

[X] Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering

Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen,
i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet

2.5 Påverkan på inkomsterna

[X] Inkomsterna påverkas inte (gäller tekniska aspekter på genomförandet av en åtgärd)

ELLER

Inkomsterna påverkas enligt följande:

Obs.: den metod som använts för att beräkna påverkan på inkomsterna skall redovisas närmare på ett separat blad som bifogas denna finansieringsöversikt.

Miljoner euro (avrundat till en decimal)

Budgetpost	Inkomster	Före åtgärden [år n-1]	Situation efter åtgärden					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) <u>Inkomster i absoluta belopp¹</u>							
	b) <u>Förändring av inkomster²</u>	Δ						

(Om flera budgetrubriker påverkas skall varje rubriks nummer anges i tabellen)

3. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER

Typ av utgifter		Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av kandidat-länder	Rubrik i budget-planen
	Diff. Anslag Icke-diff. Anslag	JA	JA	JA	nr [3]

4. RÄTTSLIG GRUND

Artiklarna 71 och 80 i EG-fördraget

5. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH SKÄL FÖR ÅTGÄRDEN

5.1 Behovet av gemenskapsåtgärder

5.1.1 Mål för åtgärden

Föreslå en optimal lastenhet som kombinerar fördelarna med växelflak (kapacitet) och containrar (robusthet) för att minska flaskhalsarna i infrastrukturen.

Standardisera hanterings- och säkringsgränssnitten för de nya intermodala lastenheterna för att minska hanteringstiden.

Göra det obligatoriskt med effektiv säkerhetsutrustning för varje ny intermodal lastenhet för att förhindra obehörigt intrång eller bedrägligt införande av material.

Göra återkommande kontroller av alla intermodala lastenheter, inbegripet de befintliga, för att göra en tillfredsställande underhållsnivå obligatorisk.

5.1.2 Förhandsutvärdering

5.1.3 Åtgärder som vidtagits som följd av en efterhandsutvärdering

5.2 Planerad verksamhet och villkor för finansiering via budgeten

5.3 Genomförandebestämmelser

6. BUDGETKONSEKVENSER

6.1 Totala budgetkonsekvenser för avsnitt B (för hela programperioden)

(Den beräkning som ligger till grund för nedanstående tabell skall redovisas genom uppdelningen i tabell 6.2)

6.1.1 Finansiellt stöd

Åtagandebemyndiganden, miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Fördelning	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[N+5 och följande budgetår]	Totalt
Åtgärd 1							
Åtgärd 2							
Etc.							
TOTALT							

6.1.2 Tekniskt och administrativt stöd, stödutgifter och IT-utgifter (åtagandebemyndiganden)

	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 och följande budgetår]	Totalt
1) Tekniskt och administrativt stöd:							
a) Byråer för tekniskt stöd							
b) Övrigt tekniskt och administrativt stöd: - internt: - externt: <i>varav för konstruktion och underhåll av system för informationshantering:</i>							
Delsumma 1							
2) Stödutgifter							
a) Undersökningar							
b) Expertmöten							
c) Information och publikationer							
Delsumma 2							
TOTALT							

6.2 Kostnadsberäkning per åtgärd för avsnitt B (för hela programtiden)

(Om det i en övergripande åtgärd ingår flera konkreta insatser skall det för var och en av dessa redovisas detaljer som gör det möjligt att bedöma omfattning och kostnad för genomförandet).

Miljoner euro i åtagandebemyndiganden (avrundat till tre decimaler)

Fördelning	Typ av resultat (projekt osv.)	Antal dylika resultat (totalt för år 1...n)	Genomsnittlig kostnad per uppnått resultat	Totala kostnader (sammanlagt för åren 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Åtgärd 1:</u> - Insats 1 - Insats 2 <u>Åtgärd 2:</u> - Insats 1 - Insats 2 - Insats 3 etc.				
TOTALKOSTNAD				

Redogör vid behov för beräkningsmetoderna.

7. EFFEKTER PÅ PERSONALRESURSER OCH ADMINISTRATIVA UTGIFTER

7.1 Personalbehov för åtgärden

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser)		Totalt	Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig
		Fast anställda	Tillfälligt anställda		
Fast anställda eller tillfälligt anställda	A B C	1	1	2	<i>Om så krävs kan en mer detaljerad beskrivning av dessa arbetsuppgifter bifogas separat</i>
Övriga personalresurser					
Totalt		1	1	2	

7.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personalbehov

Typ av personalresurser	Belopp i euro	Beräkningsmetod *
Fast anställda	108.000 €	
Tillfälligt anställda	108.000 €	
Övriga personalresurser (ange budgetrubrik)		
Totalt	216.000 €	

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

7.3 Övriga administrativa utgifter till följd av åtgärden

Budgetrubrik (nummer och beteckning)	Belopp i euro	Beräkningsmetod
Totalt (avdelning A7) A0701 – Tjänsteresor A07030 – Möten A07031–Kommittéer vars hörande är obligatoriskt ⁽¹⁾ A07032 – Kommittéer vars hörande ej är obligatoriskt ⁽¹⁾ A07040 – Konferenser m.m. A0705 – Studier och samråd Övriga utgifter (ange vilka)	86.000 €	700 € x 15 x 4 = 42.000 € 1.100 € x 10 x 4 = 44.000 €
Informationssystem (A-5001/A-4300)		
Övriga utgifter i del A (ange vilka)		
Totalt	86.000 €	

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

⁽¹⁾ Ange vilken typ av kommitté samt vilken av de två kategorierna den tillhör.

I.	Totalbelopp/år (tabell 7.2 + 7.3)	302.000 €
II.	Varaktighet	3 år
III.	Totalkostnad för åtgärden (I x II)	906.000 €

8. UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

8.1 Metod för uppföljning

8.2 Planerad form och tidsplan för utvärderingar

9. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

KONSEKVENSANALYS FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

BETECKNING PÅ FÖRSLAGET

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/.../EG om intermodala lastenheter

DOKUMENTETS REFERENSNUMMER

KOM(...)......slutlig.

FÖRSLAGET

1. Varför behövs det, med tanke på subsidiaritetsprincipen, gemenskapslagstiftning på detta område, och vilka är huvudmålen?

I enlighet med artikel 3.1 f och l i fördraget innefattar gemenskapens verksamhet en gemensam politik på transportområdet och en gemensam miljöpolitik. Dessutom, i enlighet med artikel 14 omfattar gemenskapens skyldigheter fri rörlighet för varor och, i enlighet med artikel 71.1, omfattar den gemensamma transportpolitiken åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, vilket är en behörighet som delas med medlemsstaterna. Artikel 80.2 utgör den rättsliga grunden för att inkludera sjöfarten i förslaget.

Detta är ett problem som berör hela gemenskapen.

- Upprättandet av den inre marknaden kräver en bättre rörlighet för varor, och trafikstockningar på vägarna till följd av godstransporten är ett problem som alla medlemsstater i varierande grad är drabbade av. Ungefär 20 % av godstransporterna på vägar är internationella. Detta segment har den högsta ökningstakten. Medlemsstaterna kan inte själva på optimalt sätt lösa de problem som beror på den ständiga ökningen av den internationella godstransporten på vägar.
- Europaparlamentet, rådet och kommissionen har konstaterat att införandet av intermodalitet hämmas av en brist på harmonisering och standardisering inom området för intermodala lastenheter. För närvarande finns det avsevärda skillnader mellan egenskaperna för hantering av de intermodala lastenheterna. På marknaden för standardiserade containrar samexisterar växelflak och alla sorters intermodala lastenheter för specifika ändamål. Det krävs stora ansträngningar för att för varje fall definiera egenskaperna för hantering av varje enskild intermodal lastenhet. Dessutom bör det inrättas anläggningar för hantering av dessa enheter och i vissa fall t.o.m. modifiera befintliga anläggningar. Detta gör att hanteringen blir komplicerad och långsam och det medför kostnader som i onödan ökar kostnaden för intermodaliteten. För att komma till rätta med denna situation är det nödvändigt att åtgärder vidtas på gemenskapsnivå.
- De flesta medlemsstater har ratificerat den internationella konventionen om containersäkerhet. I denna konvention föreskrivs att containrarna skall godkännas

och att de skall genomgå återkommande kontroller. Dessa förfaranden är emellertid inte harmoniserade på gemenskapsnivå. Det är nödvändigt att åtgärder vidtas på gemenskapsnivå för att komma till rätta med denna situation.

- Slitage på de intermodala lastenheterna kan innebära säkerhetsrisker som måste elimineras genom underhåll och återkommande kontroller. Kontrollerna bör genomföras på enhetligt sätt i hela gemenskapen och de intermodala lastenheterna måste kunna genomgå återkommande kontroller i varje medlemsstat. För att harmonisera kontrollförfarandena är det nödvändigt med åtgärder på gemenskapsnivå.
- Det föreslagna direktivet syftar till att öka transporternas hållbarhet och säkerhet, minska flaskhalsarna i infrastrukturen, särskilt vad gäller vägtransporterna, och upprätta gynnsamma betingelser för de intermodala transporterna genom att säkerställa en hög driftskompatibilitetsnivå för de intermodala lastenheterna mellan de olika transportsätten. En gemenskapsåtgärd är det enda sättet att förverkliga denna harmonisering med tanke på att medlemsstaterna, oavsett om de agerar enskilt eller genom internationella överenskommelser, inte kan nå samma harmoniseringsgrad för de intermodala lastenheterna eller för förfarandena för bedömning, ny bedömning, underhåll eller kontroll.
- Att erkänna godkännandecertifikat som utfärdats av de kontrollorgan som medlemsstaternas behöriga myndigheter har utsett skulle bidra till att undanröja hinder för friheten att tillhandahålla transporttjänster. Detta mål kan inte uppnås på tillfredsställande sätt på någon annan nivå.
- Gemenskapsåtgärder är nödvändiga för att harmonisera vissa egenskaper hos de intermodala lastenheterna. Denna harmonisering skulle inte kunna genomföras endast med hjälp av nationella åtgärder. Driftskompatibiliteten är nödvändig för hanteringen av de intermodala lastenheterna var de än befinner sig i gemenskapen. Denna driftskompatibilitet är bara möjlig med åtgärder som vidtas på gemenskapsnivå. Å andra sidan kräver den fria rörligheten för varor och tjänster att de återkommande kontrollerna kan göras överallt i gemenskapen och enligt samma kriterier. Även om det finns olika nationella lösningar vad gäller intermodala lastenheter finns det i praktiken ingen europeisk intermodal lastenhet tillgänglig på europeisk nivå och inte heller någon tillfredsställande standard. Det är nödvändigt med en gemenskapsåtgärd för att standardisera en sådan europeisk intermodal lastenhet så att de europeiska yrkesutövarna kan utnyttja dess fördelar.

Förslaget syftar även till att minska trafikstockningarna på vägar genom att förbättra förutsättningarna för de intermodala transporterna. I avsaknad av åtgärder skulle godstransporterna på vägarna fortsätta att öka vilket skulle leda till ett ökat antal trafikstockningar, olyckor och skador på miljön. Den årliga ökningen av de ytterligare externa kostnaderna orsakade av vägtransporterna beräknas till tre miljarder euro. Genom att hanteringen blir mer komplicerad och går långsammare ger avsaknaden av harmonisering upphov till ständiga kostnader i Europa. Tack vare sina optimala dimensioner kommer de europeiska intermodala lastenheterna att kunna rymma fler pallar än en 40-fotscontainer. Följaktligen krävs det färre intermodala lastningsenheter - och lastbilar - för att transportera samma mängd varor. De europeiska intermodala lastenheterna har dessutom en fördel jämfört med växelflaken: de kan staplas på flera nivåer, vilket minskar den yta som är nödvändig för lagring, särskilt i terminalbyggnaderna för den kombinerade transporten vilket

gör det möjligt att planera för transporter på flera nivåer där spårvidden för de infrastrukturerna som används tillåter detta.

Syftet med den planerade åtgärden är att, direkt eller indirekt, på marknaden för intermodal transport av varor och logistiktjänster, bidra till att förenkla den mellanliggande hanteringen, att minska flaskhalsarna i infrastrukturen (särskilt väginfrastrukturen) och förbättra säkerheten och miljöprestandan hos de intermodala godstransporterna. De föreslagna åtgärderna (harmonisering, standardisering och erkännande) är anpassade till dessa mål.

Ett direktiv från rådet och parlamentet är det juridiska instrument som är lämpat för att stärka harmoniseringen och inrätta en ram för standardiseringen, underhållet och de periodiska kontrollerna av de intermodala lastenheterna.

KONSEKVENSER FÖR FÖRETAGEN

2. Vilka påverkas av förslaget?

- Vilka sektorer?
- Hur stora är de företag som påverkas (vilken är de små och medelstora företagens andel)?
- Är dessa företag belägna i vissa geografiska områden inom gemenskapen?

De sektorer som kommer att påverkas av harmoniseringen är tillverkarna, ägarna, innehavarna och operatörerna av de intermodala lastenheterna samt terminaloperatörerna och transportörerna.

Förslaget kommer att ha positiva effekter både för stora företag och för små och medelstora företag. Även om järnvägs- och sjötransportörer oftast är stora företag är detta inte fallet för vägtransportörer eller transportörer på inre vattenvägar eller för terminaloperatörerna. Det bör emellertid understrykas att användningen av europeiska intermodala lastenheter är frivillig.

Antalet TEU som används inom ramen för kombinerade transporter för alla markbundna transportsätt har uppskattats till ungefär 37 miljoner 1999. Av detta totala antal transporterades 25 miljoner TEU genom närsjöfart.

I förslaget görs det ingen skillnad mellan de olika geografiska områdena i gemenskapen. Harmoniseringen av de intermodala lastenheternas egenskaper och kraven på underhåll och återkommande kontroller kommer således att beröra alla företag (oberoende av nationalitet eller etableringsort) som tillverkar intermodala lastenheter, som tar dem i bruk, äger dem eller förfogar över dem och/eller använder dem inom gemenskapen.

De bestämmelser som är tillämpliga för europeiska intermodala lastenheter påverkar bara de företag som önskar dra fördel av användningen av denna optimala enhet.

3. Vad måste företagen göra för att följa förslaget?

Tillverkningsföretagen måste anpassa sina metoder för att rätta sig efter kravet att anta harmoniserade egenskaper. De företag som äger, förfogar över och/eller använder intermodala lastenheter måste se till att deras nya enheter uppfyller de relevanta kraven och att de har märken som intygar deras överensstämmelse och märken som anger att de regelbundet kontrolleras. De måste dessutom se till att alla deras intermodala lastenheter underhållas på ett korrekt sätt och att de genomgår återkommande kontroller.

Införandet av europeiska intermodala lastenheter nödvändiggör inte några andra åtgärder än de som angivits i föregående stycke.

4. Vilka ekonomiska verkningar förväntas förslaget få

- för sysselsättningen,
- för investeringar och bildande av företag,
- för företagens konkurrenskraft?

Förslaget förväntas inte få några konsekvenser för sysselsättningen.

De intermodala lastenheterna kommer inte att ersättas förrän den befintliga utrustningen är uttjänad och det finns ingen anledning att tro att intermodala lastenheter med harmoniserade interoperabilitetsegenskaper kommer att bli dyrare än andra enheter. En större likriktning av hanteringen kommer att förenkla investeringarna i omlastningsanläggningarna.

De nya europeiska intermodala lastenheterna kommer att öka enheternas tillgängliga kapacitet och bidra till att minska ökningen av vägtransporter. Kravet på bedömning och förnyad bedömning av överensstämmelsen och återkommande kontroll av de intermodala lastenheterna kommer säkert att främja antagandet av en mer stabil europeisk intermodal lastenhet av företagen.

De europeiska företagens konkurrenskraft kommer att förbättras då vissa friktionskostnader vid hanteringen kan undvikas. Möjligheten att rationalisera transportsystemet kommer att få liknande effekter.

5. Innehåller förslaget åtgärder där hänsyn tas till de små och medelstora företagens särskilda situation (lägre eller annorlunda krav etc.)?

De stora företagen kommer i högre grad kunna dra nytta av stordriftsfördelar, särskilt vid produktionen och vid förfarandena för bedömning eller förnyad bedömning av överensstämmelse och återkommande kontroller. Skillnaden är emellertid inte så stor att det är nödvändigt att anta särskilda åtgärder för små och medelstora företag som också kan dra nytta av det förenklade hanteringsförfarandet. Standardiseringen bör underlätta bildandet av nya företag, eventuellt små och medelstora företag, då investeringsbesluten kommer att underlättas. Åtgärderna kommer även att få effekter på lång sikt eftersom den befintliga utrustningen inte kommer att ersättas. Säkerhetsbestämmelserna kommer att vara likadana för alla företag.

Följaktligen föreskrivs det inte några särskilda åtgärder för att ta hänsyn till de små och medelstora företagens särskilda situation.

SAMRÅD

6. Förteckning över organisationer som rådfrågats och redogörelse för deras viktigaste synpunkter.

Den 17 april 2002 bjöd kommissionen in följande berörda branschorganisationer (på europeisk nivå) för att få deras synpunkter på ett samrådsdokument. Samråd har skett med följande organ:

Förkortning	Organisation
ACEA	Association des Constructeurs européens d'Automobiles
CCFE	Communauté des Chemins de fer européens
CEFIC	European Chemical Industry Council -
CEN	Europeiska standardiseringsorganisationen
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

Förkortning	Organisation
GETC	Groupement européen pour le TC
INE	Inland Navigation Europe
IRU	International Road Union
ISO	Internationella standardiseringsorganisationen
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 Chemins de Fer - Groupe Transport Combiné
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe

Förutom de skriftliga bidragen har företrädare för dessa organisationer haft möjlighet att uttrycka sig vid samrådet den 22 maj 2002.

De allmänna synpunkterna i bidragen kan sammanfattas i följande tre punkter:

- Det finns ett allmänt samförstånd om nyttan av att standardisera och harmonisera vissa egenskaper hos de intermodala lastenheterna utan att för den skull förbjuda användningen av andra enheter.
- Det finns en oenighet om de gemensamma måtten. Alla försvarar de mått som redan används av deras "egna" transportsätt.
- Det finns ett angeläget krav från åkerier och rederier om att öka de vikter och mått som är godkända i vägtrafiken för att ta hänsyn till verkligheten för handeln utanför gemenskapen, särskilt containrar som är över 13,6 meter långa.