



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 07.04.2003
KOM(2003) 155 endelig

2003/0056 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Program til fremme af nærskibsfarten

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om intermodale lasteenheder

(forelagt af Kommissionen)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

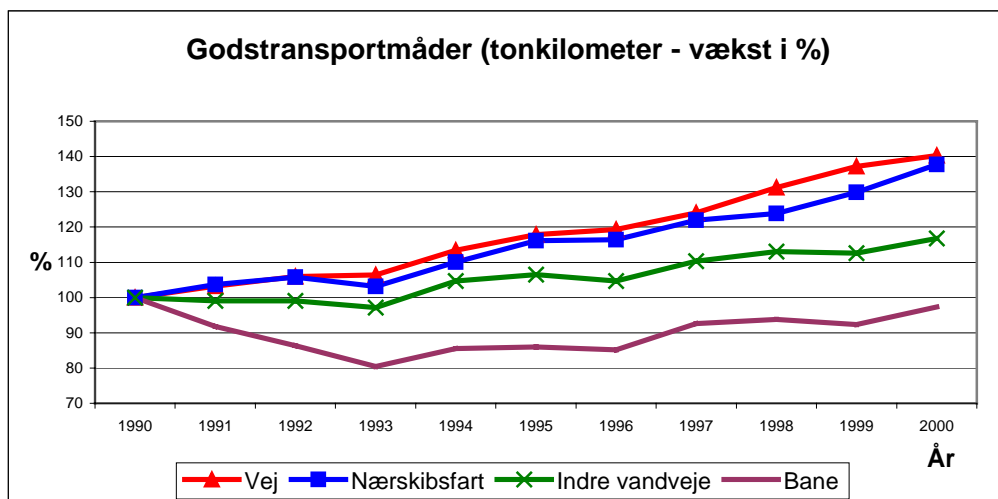
Program til fremme af nærskibsfarten

1. INDLEDNING

I september 2001 forelagde Kommissionen sin hvidbog om "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - de svære valg"¹. I hvidbogen opstilles en række ambitiøse mål, der skal sikre en konkurrencedygtig og bæredygtig mobilitet også efter 2010. I denne sammenhæng vil det være indlysende at udpege nærskibsfarten til at spille en central rolle for at nå disse mål. Den kan bidrage til at bremse den 50 % stigning i lastvognstrafikken, der forudses i hvidbogen, til at skabe bedre balance i fordelingen på transportmåder, til at få ledt trafikken uden om flaskehalse på landjorden, og så er den sikker og bæredygtig. Der hersker politisk overbevisning om, at nærskibsfart er et satsningsområde for Den Europæiske Union, hvilket også blev bekræftet på EU-transportministrenes uformelle møde i Gijón (Spanien) i juni 2002.

2. NÆRSKIBSFART ER EN ERHVERVSGREN I VÆKST

Allerede nu er nærskibsfarten rimelig succesrig, og det er den eneste transportmåde, der har vist sig i stand til at holde trit med væksten i vejtransporten. Den skriver sig for 41 % af samtlige tonkilometer, mens landevejstransporten udgør 43 %². Den har en højere vækstrate end EU's industriproduktion, og dens resultater udtrykt i tonkilometer øgedes med op til 38 % i 1990'erne sammenlignet med en vækst på 40 % for vejtransport (se figur 1).



Figur 1: Vækst i tonkilometer (%) for perioden 1990-2000, fordelt på vej, nærskibsfart, indre vandveje og bane³

¹ KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

² Data for 2000, ekskl. rørledninger. Kilde: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

³ Vigtigste kilde: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

Den vigtigste kilde for data om nærskibsfart i 1990-2000 var oplysningerne fra 22 havne, medlemmer af ESPO (European Sea Ports Organisation - de europæiske søhavnes organisation): Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen, Dublin, Dunkerque, Genoa, Gdynia, Göteborg, Hamburg, Helsingfors,

3. HVORDAN KAN VI GØRE NÆRSKIBSFARTEN TIL EN ENDNU STØRRE SUCCESHISTORIE?

Hvis nærskibsfarten kan udnyttes fuldtud i Europa, skal det lykkes at få den helt integreret i logistikkæder, der indebærer gnidningsløse dør-til-dør-løsninger. Logistikkæderne kunne forvaltes og markedsføres af kommercielle enheder, såkaldte "one-stop shops", der skal kunne tilbyde kunderne ét kontaktpunkt, som tager ansvaret for hele den intermodale forsendelseskæde. Desuden bør forestillingen om, at transportmåderne konkurrerer indbyrdes erstattes med tanken om, at de er komplementære, fordi samarbejde mellem de forskellige transportmåder er af afgørende betydning for transportkæder, hvor der benyttes mere end en transportmåde.

Der er endnu langt fra sket en fuldstændig integration af nærskibsfarten i intermodale dør-til-dør forsyningskæder. Det er op til erhvervslivet at sørge for, at dette bliver tilfældet; men en indsats på andre niveauer kan skubbe på og være med til at rydde de lovbetingede og tekniske barrierer af vejen, som hindrer nærskibsfarten i at udvikle sig hurtigere:

- Nærskibsfarten har endnu ikke befriet sig for sit gamle image som et forældet erhverv.
- Den indebærer udviklede administrative og dokumentkrævende procedurer.
- Den kræver større effektivitet i havnene.
- Der er behov for nye avancerede teknologiske løsninger for skibe, havne, lasteenheder og telematiknet.

Der er allerede taget eller planlagt en række initiativer for at fjerne nogle af hindringerne og styrke nærskibsfarten i Europa. Her kan bl.a. nævnes:

- Vedtagelse af et direktiv, der sigter mod standardisering af meldeformaliteterne for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i medlemsstaterne⁴
- Forslag til et nyt støtteprogram "Marco Polo"⁵
- Forslag til et direktiv om intermodale lasteenheder⁶
- Introduktion af begrebet "sejlende motorveje" ("motorveje til søs") i Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010
- Forslag til et direktiv vedrørende markedsadgang til havnetjenester⁷
- Offentliggørelse af en vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart⁸

Kokkola, La Spezia, Lissabon, Lübeck, Oslo, Piræus, Pori, Rotterdam, Savona, Vado, Szczecin og Valencia. Kommissionen ønsker at takke alle disse havne for deres værdifulde bidrag og ESPO for samordningen af arbejdet.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF af 18. februar 2002 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, EFT L 67 af 9.3.2002, s. 31.

⁵ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EF-tilskud til fremme af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM(2002)54 endelig, af 4.2.2002.

⁶ Bilag til denne meddelelse.

⁷ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang til havnetjenester, KOM(2001) 35 endelig af 13.2.2001 som ændret i KOM (2202) 101 endelig af 19.2.2002.

- Indførelse af det nye edb-baserede forsendelsessystem (NCTS), der benyttes ved forsendelse under toldkontrol
- Handlingsprogrammerne Told 2002 og 2007⁹ og RALFH-projektet¹⁰, der finansieres under Told 2002-programmet
- Yderligere udvikling af telematiknet for havne og nærskibsfart.

4. HVORFOR INDFØRE ET PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN?

Hvis målene i hvidbogen skal nås, vil det kræve en intens indsats fra alle parter side for at opnå øget brug af nærskibsfarten. På EU-trafikministrenes uformelle møde i juni 2002 i Gijón drøftede man desuden mulighederne for en handlingsplan om spørgsmål af central betydning for, at der kan udvikles en højtprioriteret politisk satsning på nærskibsfart. Kommissionen tror, at der er god begrundelse for et sådant initiativ.

Denne meddelelse indeholder et program, der tager sigte på at fremme nærskibsfart. Det består i 14 satsningsområder, der hver især er opdelt på foranstaltninger. Foranstaltningerne omfatter de ansvarlige aktører og den tilhørende tidsplan. Satsningsområderne kan opdeles på følgende måde:

A. Lovgivningsmæssige satsningsområder

1. Gennemførelse af direktivet om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater (IMO-FAL)
2. Gennemførelse af Marco Polo
3. Standardisering og harmonisering af intermodale lasteenheder
4. Sejlende motorveje
5. Forbedring af nærskibsfartens miljøpræstationer

B. Tekniske satsningsområder

6. Vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart
7. Identificering og fjernelse af barriererne for, at nærskibsfarten kan blive endnu mere succesrig, end det er tilfældet i dag.
8. Indbyrdes tilnærmelse af anvendelsen på nationalt plan og datamatisering af Fællesskabets toldprocedurer
9. Forskning og teknologiudvikling

⁸ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: Vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart, SEK(2002)632 af 29.5.2002.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 235/2003/EF af 6 februar 2003 om vedtagelse af et handlingsprogram for toldvæsenet i EF (Told 2007), EFT L 36 af 12.2.2003, s. 1.

¹⁰ RALFH= kontaktgruppe bestående af ledende toldembedsmænd i nordeuropæiske havne i EU: Antwerpen, Felixstowe, Hamburg, Le Havre og Rotterdam. Projektet tager sigte på at forbedre det praktiske toldsamarbejde mellem havne.

C. Satningsområder af operationel art

10. One-stop forvaltningshopper
11. Sikre, at nærskibsfartens kontaktpunkter (SSS-Focal Points) kommer til at spille en vital rolle¹¹
12. Sikre, at de nationale centre til fremme af nærskibsfarten (=Short Sea Promotions Centres eller SPC'er) er funktionsduelige, og at de får den relevante rådgivning¹²
13. Fremme nærskibsfartens image som et succesrigt transportalternativ
14. Indsamling af statistiske oplysninger.

* * * * *

¹¹ Short Sea Shipping Focal Points består af repræsentanter for de nationale søfartsadministrationer. De har ansvar for nærskibsfart inden for administrationerne.

¹² Short Sea Promotion Centres (SPC) også kaldet bureauer til fremme af nærskibsfarten, der drives af søfartsbranchen og er upartiske organer, der søger at fremme nærskibsfart.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 1

IMO FAL

Med det formål at lette arbejdsbyrden med dokumentation og administrative procedurer vedtog Europa-Parlamentet og Rådet i december 2001 det forslag, som Kommissionen havde fremlagt vedrørende standardisering af visse meldeformaliteterne for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i medlemsstaterne (det såkaldte IMO-Fal-direktiv¹³). Direktivet er et direkte resultat af det arbejde, der er udført for at fjerne identificerede flaskehalse. Det pålægger medlemsstaterne at acceptere IMO-FAL standardformularer, når de relevante ankomst-/afgangsoplysninger vedrørende et skib kan indhentes ved hjælp af disse formularer. Dette betyder, at mangfoldigheden af forskellige nationale formularer nu erstattes med ét fælles formularsæt. Direktivet får virkning fra den 9. september 2003, som er fristen for, hvornår medlemsstaterne skal have gennemført de for overholdelse af direktivet nødvendige love og administrative bestemmelser.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Følge op på og sikre, at direktivet overholdes og fungerer efter hensigten.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene og medlemsstaterne
Tidsfrist: Første stadium: den 9. september 2003, derefter løbende
2. Forenkle overgangen til de nye bestemmelser, ved at der på Kommissionens Internetsted for nærskibsfart¹⁴ udlægges IMO-FAL-formularer, som bliver alment tilgængelige, kan downloades, udfyldes på computer og/eller printes ud til umiddelbart brug.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene
Tidsfrist: Senest medio 2003
3. Informere rederier, agenter, speditører og andre relevante parter om de muligheder, som direktivet indebærer.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, medlemsstaterne, erhvervsorganisationerne, kontaktpunkterne og SPC'erne.
Tidsfrist: Inden den 9. september 2003

¹³ Jf. fodnote 4.

¹⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 2

MARCO POLO

Ét vigtigt virkemiddel til at yde støtte til opstartfasen i nærskibsfartprojekter i Fællesskabet var programmet for pilotaktioner for kombineret transport (PACT). Det viste sig at være gavnligt for nærskibsfarten, der modtog en rimelig andel af de årlige PACT-midler.

PACT-programmet udløb ved udgangen af 2001. Europa-Kommissionen fremsatte i februar 2002 forslag¹⁵ om en efterfølger for programmet. Det nye "Marco Polo"-program skal yde et betydeligt bidrag til at gøre intermodal transport til en realitet i Europa. Med det planlagte årlige budget på 18,75 mio. EUR¹⁶ tager det sigte på at bidrage til at overflytte 12 mia. tonkilometer om året fra vejtransport til nærskibsfart, bane og indre vandveje. Der blev opnået politisk enighed om forslaget i Rådet for Den Europæiske Union i december 2002.

De sejlene motorveje (se Satsningsområde 4) skulle som et nyt kerneinitiativ være godt placeret til fuldtud at drage fordel af Marco Polo-programmet, for så vidt angår opstart af nye trafikforbindelser.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Gøre Marco Polo- programmet operationelt fra 2003, hvilket vil åbne mulighed for finansiering af vigtige innovative nærskibsfartsprojekter.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, Europa-Parlamentet, medlemsstaterne og erhvervslivet.

Tidsfrist: Hvert år indtil 2010 (indledningsvist planlagt budget for 4 år).

2. Fuldtud at udnytte Marco Polo-støttens muligheder til opstart af levedygtige driftsklare trafikforbindelser inden for nærskibsfarten på eller uden for de sejlene motorveje.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene og erhvervslivet.

Tidsfrist: Hvert år indtil 2010 (indledningsvist planlagt budget for 4 år).

¹⁵ Jf. fodnote 5.

¹⁶ Planlagt budget fra 1.1.2003 - 31.12.2006.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 3

INTERMODALE LASTEENHEDER

En forbedring af intermodale lasteenheder (containere og veksellad) er en af de foranstaltninger, der blev foreslået i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010. De nuværende lasteenheders mange forskellige dimensioner forårsager friktionsomkostninger og forsinkelser i forbindelse med omladning fra en transportmåde til en anden. Dette problem vil kunne løses ved at harmonisere visse håndteringsspecifikationer for lasteenhederne, så som hjørnebeslag foroven og forneden eller "gooseneck-tunnels". Desuden kan veksellad i almindelighed ikke stables og er derfor ikke egnede til søtransport. På den anden side udnytter containere ikke fuldtud de tilladte dimensioner inden for vejtransport¹⁷. Udformning af en standardiseret europæisk lasteenhed, hvor containerens stablingsmulighed kombineres med vekselladets lastrum, der passer til paller i bredden, kunne være en løsning.

Kommissionen har undersøgt intermodale lasteenheder og vedlægger denne meddelelse et lovgivningsforslag herom. Forslaget kan være til gavn for søtransport, da det bidrager til at nedbringe friktionsomkostningerne ved håndtering i havne og åbner mulighed for, at nærskibsfarten kan opnå en større andel i det marked, hvor der benyttes veksellad, og som tidligere har været forbeholdt vejtransport.

PLANLAGT FORANSTALTNING

1. Få forslaget vedrørende intermodale lasteenheders interoperabilitet vedtaget og gennemført så hurtigt som muligt.

Ansvarlige: Medlemsstaterne, Europa-Parlamentet og erhvervslivet

Tidsfrist: Første stadium senest i 2004. Derefter løbende.

¹⁷ Jf. Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet, EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59 med senere ændringer og berigtigelser.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 4

SEJLENDE MOTORVEJE

Kommissionen introducerede begrebet "sejlende motorveje" (eller "motorveje til søs") i sin hvidbog om den europæiske transportpolitik. Disse sejlende motorveje skulle mindske større flaskehalse på vejene i det europæiske transportsystem og styrke den logistiske integration af nærskibsfarten.

Sejlende motorveje skulle gøre det muligt at få ledt trafikken uden om flaskehalse på vejene i Europa som led i sammenhængende logistiske dør-til-dør-transportkæder. Evidente eksempler på flaskehalse er Alperne og Pyrenæerne. Hvis trafikken ledes uden om disse naturbetingede flaskehalse ved brug af nærskibsfart, vil det få virkning både i landene i Middelhavsområdet og nord for disse bjergkæder. Værdien af inddragelse af andre - menneskeskabte - flaskehalse er under vurdering.

Sejlende motorveje kunne frembyde effektive, regelmæssige og hyppige trafikforbindelser, som kan konkurrere med vejtransport f. eks. med hensyn til forsendelsestid og priser. Havne, der er beliggende ved de sejlende motorveje bør have passende baglandsforbindelser og kunne yde kvalitetsservice på højt niveau til nærskibsfartens kunder (herunder smidige administrative procedurer). Telematikforbindelser mellem havnene på den ene side og skibenes kommunikationssystemer (f.eks. VTMS (Vessel Traffic Management and Information Systems - skibstrafikstyrings- og skibsinformationssystemer) på den anden side bør udbygges og gøres interoperable, således at lokalt baserede systemer kan integreres i et europæisk netværk.

Skøn over omkostningerne synes at indikere, at det vil være betydeligt billigere at etablere nye regelmæssige skibsforbindelser end at anlægge tilsvarende ny infrastruktur til vejtransport.

Kommissionen arbejder for tiden med de nærmere detaljer vedrørende de sejlende motorveje. Det er klart, at der vil blive anledning til at fremlægge de nærmere detaljer herom i forbindelse med den næste revision af retningslinjerne for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T)¹⁸ ved udgangen af 2003. Denne revision er for øjeblikket under forberedelse i en gruppe på højt niveau, der består af repræsentanter fra medlemsstaterne og tiltrædelseslandene under forsæde af Karel Van Miert, forhenværende næstformand for Kommissionen med transport som ansvarsområde.

Når arbejdet er færdigt, vil rammebestemmelserne for TEN-T kunne bidrage til infrastrukturinvesteringer med tilknytning til de sejlende motorveje, f.eks. havneinfrastruktur og baglandsforbindelser. Desuden kunne der via Marco Polo-programmet (jf. satsningsområde 2) ydes støtte til opstart af nye trafikforbindelser på de sejlende motorveje, forudsat at disse forbindelser opfylder programmets kriterier.

¹⁸ Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1, ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF, EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Afslutte drøftelserne om de sejlede motorveje med henblik på at gøre tilslutningen til dem attraktiv for markedsdeltagerne og nå målene i hvidbogen.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, medlemsstaterne og erhvervslivet

Tidsfrist: Senest medio 2003

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 5

FORBEDRING AF NÆRSKIBSFARTENS MILJØPRÆSTATIONER

Søtransport har en langt højere energieffektivitet end andre transportmåder og er pr. transporteret ton eller passager generelt mindre skadelig for miljøet end andre transportmåder. En overflytning af transporten til nærskibsfart kunne f.eks. indgå som et vægtigt element i Fællesskabets strategi til opfyldelse af Kyoto-forpligtelserne¹⁹.

Emissionerne af svovldioxid (SO₂), som er betydeligt højere for søfarten end for andre transportmåder, er dog til hinder for en god miljøpræstation.

På IMO-konferencen i september 1997 blev der vedtaget nye foranstaltninger for at nedbringe svovldioxid-emissionerne²⁰ fra skibes udstødning (nyt bilag VI til MARPOL 73/78). På konferencen blev der også vedtaget bestemmelser om etablering af særlige "SO_x-emissionskontrolområder", hvor der skulle gælde lavere emissionsniveauer. Østersøen, Nordsøen og Kanalen er blevet udpeget til at være sådanne områder²¹. Ratificeringen af dette nye bilag er endnu ikke afsluttet, og de nye bestemmelser er endnu ikke trådt i kraft overalt.

I november 2002 forelagde Kommissionen et forslag til et direktiv med henblik på reduktion af svovlindholdet i de brændstoffer, der anvendes i EU²². Forslaget er delvis baseret på de "SO_x-emissionskontrolområder", der er udpeget i henhold til bilag VI til MARPOL 73/78, men det går længere end bilaget. Forslaget udgør ikke desto mindre en del af en bredere europæisk strategi med henblik på at sikre, at søtransport bliver endnu mindre skadelig for miljøet, end det er tilfældet i dag²³.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Forbedre nærskibsfartens miljøpræstationer ved at give opbakning til og forfølge den strategi, som Kommissionen har fremlagt, herunder vedtagelse og gennemførelse af direktivforslaget med henblik på nedbringelse af svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, medlemsstaterne, Europa-Parlamentet og erhvervslivet

Tidsfrist: Første resultater i 2005. Derefter løbende.

¹⁹ Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne ratificerede Kyoto-protokollen i maj 2002.

²⁰ Svovlindholdet i det brændstof, der benyttes på skibe må ikke overstige 4,5% m/m.

²¹ Svovlindholdet i det brændstof, der benyttes på skibe må ikke overstige 1,5% m/m. Som et alternativ skal skibe gøre brug af andre teknologiske metoder til at begrænse deres SO_x-emissioner.

²² Forslag til Europa-Parlamentets og Rådet direktiv om ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer, COM(2202) 595 endelig af 20.11.2002.

²³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet: En EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner til luften, KOM(2002) 595 endelig af 20.11.2002.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 6

Vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart

Når der er tale om toldprocedurer er folks umiddelbare reaktion, at de er for indviklede og virker som en hæmsko for nærskibsfartens tiltrækningsevne. Men denne reaktion er for generel til at være tilfredsstillende eller føre til konkrete forbedringer. For at man kan finde frem til virkningsfulde løsninger, må man klarlægge de særlige elementer, der kan give årsag til problemer.

Derfor offentliggjorde Kommissionens tjenestegrene i maj 2002 en Vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart²⁴. Vejledningen har to formål:

- Den giver en oversigt over de toldregler, der gælder for nærskibsfart, herunder mulighederne for anvendelse af forenklinger.
- Den frembyder et præcist grundlag for at klarlægge eventuelle konkrete behov for ændringer og yderligere forenklinger.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Gennemføre høringer af erhvervslivet, nærskibsfartens kontaktpunkter og de nationale centre til fremme af nærskibsfarten (SPC'erne) vedrørende den nævnte vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart. Undersøge, om der på grundlag af disse høringer kan foretages ændringer af toldreglerne, eller om visse spørgsmål kan behandles i forbindelse med initiativerne med henblik på en indbyrdes tilnærmelse i anvendelsen på nationalt plan af EF-toldreglerne og opnåelse af en forbedring af samarbejdet mellem de nationale toldmyndigheder (jf. satsningsområde 8, foranstaltning 1).

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene

Tidsfrist: Senest i andet halvår af 2003.

2. Få klarlagt, i hvilket omfang forenklingerne under de nuværende toldregler udnyttes (navnlig forenklingerne om bevilling til fast rutefart og om godkendte afsendere/modtagere). Finde frem til, hvorfor de gældende forenklinger ikke benyttes, hvis det viser sig at være tilfældet, og undersøge, om der eventuelt er mulighed for at ændre toldreglerne. Vurdere tekniske foranstaltninger til at gøre toldfaciliteterne enklere.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, erhvervslivet, kontaktpunkterne og SPC'erne.

Tidsfrist: Senest i andet halvår af 2003.

²⁴ Jf. fodnote 8.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 7

IDENTIFICERING OG FJERNELSE AF BARRIERERNE FOR, AT NÆRSKIBSFARTEN KAN BLIVE ENDNU MERE SUCCESRIG, END DET ER TILFÆLDET I DAG.

Siden december 1999 har Kommissionen indsamlet oplysninger til en liste over barrierer for udviklingen af nærskibsfarten. I denne "flaskehals-undersøgelse" indgår også ideer til mulige problemløsninger og forlag om bedste praksis.

De barrierer, man har fundet frem til, kan opdeles i fem kategorier:

- Nærskibsfarten har endnu ikke befriet sig for sit gamle image som et forældet erhverv.
- Den er endnu ikke blevet fuldt integreret i den intermodale logistikkæde.
- Den indebærer indviklede administrative og dokumentkrævende procedurer.
- Den kræver større effektivitet i havnene.
- Anvendelsen af regler og procedurer afviger fra land til land.

Nogle af hindringerne er allerede under afvikling (f.eks. ensartede meldeformularer for skibe, havneeffektivitet og -omkostninger samt standardisering af lasteenheder). De identificerede og påståede hindringer bliver taklet på forskellige niveauer: af EU, i medlemsstaterne, på regionalt og lokalt plan.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Foretage en grundig og systematisk gennemgang af de identificerede barrierer, en for en, med henblik på at fjerne dem.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene sammen med kontaktpunkterne og SPC'erne i samarbejde med medlemsstaterne og erhvervslivet.
Tidsfrist: Senest ved udgangen af 2003.
2. Identificere alle yderligere barrierer, der hæmmer udviklingen af nærskibsfarten, og arbejde mod at finde løsninger på problemerne.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, kontaktpunkterne, erhvervslivet og SPC'erne.
Tidsfrist: Løbende.
3. Øge effektiviteten af havnetjenester gennem vedtagelse af direktivforslaget vedrørende adgang til markedet for havnetjenester²⁵ og gennemføre det hurtigst muligt.
Ansvarlige: Medlemsstaterne, Europa-Parlamentet og erhvervslivet
Tidsfrist: Første resultater inden udgangen af 2003. Derefter løbende.

²⁵ Jf. fodnote 7.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 8

INDBYRDES TILNÆRMELSE AF ANVENDELSEN AF TOLDREGLERNE PÅ NATIONALT PLAN OG DATAMATISERING AF FÆLLESSKABETS TOLDPROCEDURER

Toldprocedurerne er et vigtig led i nærskibsfart, fordi et skib, der sejler fra en havn til en anden i EU's geografiske område, forlader Fællesskabets toldområde og kommer ind i det igen, når det ankommer til den anden havn. Der varer, som det har om bord, mister deres status som fællesskabsvarer, medmindre der foreligger dokumentation for denne status, eller varerne er henført under en forsendelsesprocedure. Dette udgør en yderligere byrde for nærskibsfarten i sammenligning med vejtransport, hvor varerne ikke tilsvarende mister deres status som fællesskabsvarer ved transport mellem EU-medlemsstaterne, forudsat at transporten ikke passerer gennem et tredjeland.

Den igangværende overgang til elektronisk overførsel af tolldata (e-told) skulle hjælpe nærskibsfarten ved at fremskynde og forenkle de procedurer, der er nødvendige til angivelse af lasten.

Som et af de første trin under e-told vil hen ved 3000 toldsteder i 22 lande snart gennemføre det nye edb-baserede forsendelsessystem (NCTS), hvor papirarbejdet med relation til forsendelse i henhold til det administrative enhedsdokumentet (SAD) vil blive erstattet af elektroniske meddelelser. Som næste trin kan systemet i fremtiden også blive udvidet til at omfatte varebevægelser, der nu gennemføres under de forenklede fremgangsmåder, der gælder for visse transportmåder, og gradvis blive det bærende system i e-told.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Tilnærme anvendelsen på nationalt plan af Fællesskabets toldregler og forbedre samarbejdet mellem de nationale toldmyndigheder, især ved hjælp af handlingsprogrammet for toldvæsenet i EF (Told 2007) og kontaktgruppen for nordeuropæiske havne (RALPH)²⁶
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene og medlemsstaterne
Tidsfrist: Løbende.
2. Indførelse af NCTS for fællesskabsforsendelse og fælles forsendelse.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene og medlemsstaterne
Tidsfrist: Senest medio 2003.
3. Fortsætte lovgivningsmæssige tiltag, der muliggør anvendelse af elektroniske medier frem for papirdokumenter for derigennem at skabe et ubureaukratisk miljø, hvor brug af papirdokumenter begrænses til et minimum.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene og medlemsstaterne.
Tidsfrist: Løbende.

²⁶ Jf. fodnote 9. og 10.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 9

FORSKNING OG TEKNOLOGIUDVIKLING (FTU)

Fællesskabet gennemfører løbende FTU-aktioner for at fremme nærskibsfart og havneprocedurer i overensstemmelse med den seneste innovative teknologi. Formålet med denne forskning har f.eks. været at opnå bedre kvalitet, øget sikkerhed og bedre miljøpræstationer inden for søtransporten. For nylig blev der etableret et tematisk net for nærsøfart med det formål at få udført et arbejde om emner, der har direkte betydning for policystrategien.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Gennemføre opgaver i et tematisk net for nærskibsfart, som har direkte betydning for policystrategien for nærskibsfart.
 - En sammenlignende undersøgelse af priserne for dør-til-dør-transport mellem de forskellige transportmåder.
 - En sammenlignende undersøgelse af miljøpræstationer for nærskibsfartens dør-til-dør-løsningerne i forhold til de øvrige transportmåder.
 - Etablering af en distancematrice til hurtig omregning af tondata for nærskibsfart til tonkilometer (i samordning med igangværende arbejde i Eurostat).

Ansvarlige: Det udvalgte konsortium i samordning med Kommissionens tjenestegrene.

Tidsfrist: Indtil 2005

2. Udnytte det sjette rammeprogram for FTU til at udvikle:
 - Innovation inden for skibskonstruktion (især hurtige ro-ro-skibe og nye typer af hurtige lo-lo-skibe, men også andre skibskonstruktionsmuligheder)
 - Innovation inden for havneteknologi
 - Udstyr og teknologi specielt beregnet til nærskibsfart
 - Nye teknologiske løsninger til administrative procedurer.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene

Tidsfrist: Senest i 2007

3. Formidling af konkrete resultater af maritime FTU-projekter til et bredt publikum på en klar og forståelig måde.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene.

Tidsfrist: Løbende.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 10

ONE-STOP FORVALTNINGSSHOPPER

Der bør gøres en indsats på administrativt plan fra medlemsstaternes og havnenes side for at oprette såkaldte "one-stop forvaltningsshopper"²⁷, som skal forenkle og fremskynde de formaliteter, der skal opfyldes i forbindelse med ankomst, afsejling og klarering af skibe. Dette bør ske, uden at sikkerheden på alle områder sættes over styr.

One-stop forvaltningsshopperne kan antage forskellige former. Antallet af forskellige myndigheder, der går om bord i hvert eneste skib kunne begrænses på den måde, at de opgaver, der skal udføres som led i visse formaliteter, skibet skal opfylde, uddelegeres til en anden myndighed, havnemyndigheden eller skibets agent, som det er tilfældet i nogle medlemsstater. I stedet for at have myndighederne spredt rundt omkring i havneområdet, eller endog i nabohavne, burde der desuden være ét kontaktpunkt i hvert havneområde, hvor skibe kan opfylde alle de fornødne formaliteter, eller i det mindste et "informationssted", der kan give oplysninger om, hvilke formaliteter, der skal opfyldes, hvordan det bedst gøres og hvor. Under alle omstændigheder er der behov for en samordning mellem de forskellige kontrolinstanser for at reducere deres indgriben i skibets operationer mest muligt.

Ud over at fremskynde formaliteterne for skibe bør disse one-stop forvaltningsshopper også bistå med at fremme formaliteter med relation til baglandstransport (vej, bane og indre vandveje) ind i og ud af havneområdet.

Det er på høje tid, at man får udviklet brugen af elektroniske kommunikationsmidler ved hjælp af standardmeddelelser mellem skibe og myndigheder. Dette bør udvides til at omfatte hele logistikkæden i lighed med de sikkerhedsrelaterede procedurer (jf. satsningsområde 4 og 8).

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Fremme tanken om one-stop forvaltningsshopper i havne for at nedbringe eller i det mindste samordne rækken af administrative besøg om bord på og kontrol af hvert eneste skib og tilbyde havnebrugerne et samlet kontaktpunkt eller informationssted for administrative formaliteter.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, medlemsstaterne, havnemyndighederne og kontaktpunkterne.

Tidsfrist: Løbende.

2. Undersøge hvilke muligheder de sejlede motorveje (jf. satsningsområde 4), der blev introduceret i hvidbogen, frembyder for at fremme disse one-stop forvaltningsshopper.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene.

Tidsfrist: Senest ved udgangen af 2003.

²⁷ Disse "one-stop forvaltningsshopper" kaldes også "single windows".

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 11

SIKRE, AT NÆRSKIBSFARTENS KONTAKTPUNKTER KOMMER TIL AT SPILLE EN VITAL ROLLE

Alle maritime medlemsstater og Norge og Island har udpeget såkaldte kontaktpunkter for nærskibsfarten, der er statsansatte med særligt ansvar for at fremme og udvikle nærskibsfart i deres respektive lande. Siden 1999 har de haft et netværk på europæisk plan til at overvåge deres behov og formidle ideer og løsninger med henblik på at hjælpe nærskibsfarten. Der holdes regelmæssigt møder for disse kontaktpunkter under forsæde af Kommissionen. Kommissionen varetager også sekretariatsforretningerne i forbindelse med møderne og har oprettet et Internet-baseret værktøj²⁸, der gør det muligt at udveksle oplysninger og ideer mellem møderne. Med henblik på udvidelsen af EU har tiltrædelseslandene Estland, Litauen, Polen og Slovenien (samt kandidatlandet Tyrkiet) udpeget tilsvarende kontaktpersoner for nærskibsfart og deltager i kontaktpunkternes møder med observatørstatus.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Sikre løbende samarbejde mellem de enkelte kontaktpunkter for nærskibsfarten og med Kommissionen gennem regelmæssige møder og opretholdelse af informationsstrømmen mellem møderne via det Internet-baserede redskab CIRCA.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene og kontaktpunkterne.

Tidsfrist: Løbende.

2. Sikre tilknytningen af tiltrædelseslandene til kontaktpunkternes arbejde, således at disse lande fra begyndelsen tillægger nærskibsfarten en central betydning i stedet for ensidigt at satse på vejtransport.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, kontaktpunkterne og SPC'erne.

Tidsfrist: Snarest muligt.

²⁸

CIRCA = Communication and Information Resource Centre Administrator.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 12

SIKRE CENTRENE TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTENS (SPC'ERNES) FUNKTIONSDUELIGHED OG DEN NØDVENDIGE RÅDGIVNING

Næsten alle maritime medlemsstater og Norge og Polen har nationale centre til fremme af nærskibsfarten (SPC'er). Disse centres drives ud fra forretningsmæssige interesser og er et praktisk redskab til at fremme nærskibsfart på nationalt plan. De er først og fremmest uafhængige af særlige interessegrupper, så som rederier og/eller havne; de rådgiver transportbrugere og tilskynder dem til at gøre brug af nærskibsfart. De nationale centre har for tiden netsamarbejde inden for det europæiske nærskibsfartsnetværk ESN²⁹ (European Short Sea Network), som er et fælles redskab til fremme af nærskibsfart i Europa. Gennem dette netværk kan centrene også udveksle oplysninger og bedste praksis samt give praktiske råd, der omfatter begge ender af en nærskibsfartstransport. Kommissionen går stærkt ind for disse centre og støtter deres arbejde og netsamarbejde.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Sikre SPC'ernes og deres europæiske nærskibsfartsnetværks funktionsduelighed og yde rådgivning til deres arbejde med sigte på konkrete og praktiske måder at øge brugen af nærskibsfart på.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene i samarbejde med SPC'erne.
Tidsfrist: Løbende.
2. Yde politisk, praktisk og finansiel støtte SPC'ernes arbejde og deres europæiske netværk.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, kontaktpunkterne, de nationale myndigheder og erhvervslivet.
Tidsfrist: Almindelig støtte og privat finansiering: Løbende. Offentlig støtte: Indtil centrene kan hvile i sig selv ved hjælp af medlemskontingenter og anden privat finansiering.
3. Udvide de nationale SPC'ers geografiske dækning til ikke blot at omfatte EU-medlemsstaterne inden for nærskibsfartsområdet, men også tiltrædelseslandene.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, kontaktpunkterne og SPC'erne.
Tidsfrist: Snarest muligt.
4. Stille det Internet-baserede redskab CIRCA til udveksling af oplysninger mellem medlemmerne af ESN og med Kommissionens tjenestegrene til rådighed og bære en del af ansvaret for dets vedligeholdelse.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene og SPC'erne.
Tidsfrist: Løbende.

²⁹

Se www.shortsea.info.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 13

FREMME NÆRSKIBSFARTENS IMAGE SOM ET SUCCESRIGT TRANSPORTALTERNATIV

Én vigtig indsats for at øge brugen af nærskibsfart består i at forvandle dens image som en gammeldags og langsommelig transportmåde, så det svarer til det, den er i dag: et dynamisk led i dør-til-dør-forsyningskæden. I dag kan nærskibsfarten i almindelighed tilbyde fart, pålidelighed, fleksibilitet, regelmæssighed, hyppighed og en høj grad af sikkerhed for lasten. Transportbrugere bør være mere opmærksomme på dette, når de træffer deres valg af transportmåde.

For at denne forvandling kan lykkes, må nærskibsfartsforbindelserne på den ene side leve op til det moderne dynamiske image, og på den anden side bør speditørerne være mere opmærksomme på de gode muligheder, som nærskibsfarten har at byde på. Dette må først og fremmest være en opgave for de relevante erhvervsgrøner. Men også myndighederne og Kommissionen kan yde et væsentlig bidrag hertil.

Man må heller ikke glemme, at nærskibsfart ikke blot udfører godstransport, men hvert år også befordrer hundrede millioner af passagerer i Europa, både i rutefart og på krydstogter. Med henblik herpå har nærskibsfarten behov for at kunne tilbyde passagerservice af høj kvalitet både i havnene og om bord på skibene.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Formidle kendskab til nærskibsfarten og dens moderne potentiale gennem formidling af oplysninger om denne transportmåde og deltagelse i konferencer, seminarer og workshoper, som også trækker transportbrugere til. Afsætte betydelige midler til at præsentere den for offentligheden.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene, kontaktpunkterne, erhvervslivet og SPC'erne.
Tidsfrist: Løbende.
2. Give ajourført neutral information om nærskibsfartspolitik til offentligheden over Internettet, herunder yderligere udbygning af de eksisterende netsteder.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene³⁰, kontaktpunkterne og SPC'erne³¹.
Tidsfrist: Løbende.
3. Samle og formidle eksempler på succeshistorier om nærskibsfart (og fejlslåede tiltag, som der kan tages ved lære af) via Kommissionens Internetsted for nærskibsfart.
Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene.
Tidsfrist: Løbende.

³⁰ Jf. fodnote 14.

³¹ Se ESN-netstedet www.shortsea.info og de nationale SPC'ers netsteder (adgang via ESN-netstedet). Dette arbejde omfatter også løbende (ind)samling af europæiske databaser over liniefart og trampskibe.

PROGRAM TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

SATSNINGSOMRÅDE 14

INDSAMLING AF STATISTISKE OPLYSNINGER

De statistiske oplysninger, der er indsamlet om nærskibsfart på europæisk plan, har ikke været tilstrækkeligt detaljerede. Den europæiske havneorganisation (ESPO) og 22 af de havne, der er medlemmer af organisationen³², har leveret statistiske oplysninger til Kommissionen. Kommissionen er disse havne og ESPO taknemmelig for at have koordineret arbejdet. Metoden med at benytte et udsnit på 15 europæiske havne var allerede blevet afprøvet og havde vist sig at være tilstrækkeligt pålideligt i Kommissionens meddelelse af 1999.

Situationen vil blive bedre med tiden, fordi Rådets direktiv om søtransportstatistik³³ nu har været i kraft siden 2000 (på grund af undtagelser, der er blevet anmodet om for 1997-1999, vil oplysningerne måske være ufuldstændige). Der er omkring 350 havne, der leverer detaljerede data i henhold til direktivet. På grundlag af direktivet kan der indsamles de fleste af de data, der er behov for om nærskibsfart med data på "havn-til-havn"-niveau. Efter anmodning fra medlemsstaterne er formidlingen begrænset til kun at omfatte "havn-til-havkystzone". Det vil dog tage nogle få år, inden der ved hjælp af direktivet opnås dataserier, der kan bruges til at analysere udviklingstendenser.

PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

1. Indsamle statistiske oplysninger om nærskibsfart på basis af direktivet om søtransportstatistik og sideløbende hermed gennem ESPO, indtil direktivet producerer tilstrækkelige tidssekvenser til, at der kan udledes udviklingstendenser og anstilles pålidelige sammenligninger mellem transportmåder.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene i samarbejde med ESPO og kontaktpunkterne.

Tidsfrist: Indtil 2006.

2. Udvide indsamlingen af statistiske oplysninger til også at omfatte tiltrædelseslandene.

Ansvarlige: Kommissionens tjenestegrene i samarbejde med ESPO og kontaktpunkterne.

Tidsfrist: Senest i 2004

³² Jf. fodnote 3.

³³ Rådets direktiv 95/64/EF af 8. december 1995 om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen, EFT L 320 af 30.12.1995, s. 25, gennemført ved Kommissionens beslutninger 98/385/EF af 13. maj, EFT L 174 af 18.6.1998, s.1, 2000/363/EF af 28. april 2000, EFT L 132 af 5.6.2000, s.1 og 2001/423/EF af 22. maj 2001, EFT L 151 af 7.6.2001, s. 41.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om intermodale lasteenheder

BEGRUNDELSE

INDLEDNING

I Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010³⁴ bebudedes et direktivforslag som det her foreliggende. Det har hjemmel i traktatens artikel 71 og 80.

Fællesskabet er nødt til at fremkomme med forslag til en varig løsning på transportproblemerne, således at overbelastningen af infrastrukturen, især vejnettet, afhjælpes. Det er således i Fællesskabets interesse at gøre intermodal transport mere attraktiv for brugerne.

I dag benytter transportvirksomhederne multimodal transport på følgende måder:

- Vejkøretøjerne benytter sammen med føreren særlige tog eller færger. Det kaldes ledsaget transport.
- Særligt konstruerede sættevogne befordres med bl.a. tog. Der findes jernbanevogne, der er specielt bygget dertil.
- Containere³⁵ eller veksellad³⁶ omlades fra en transportmåde til en anden.

Nærværende forslag omhandler kun sidstnævnte tilfælde. Effektiviteten ved omladning forringes ved, at der findes mange forskellige ILE'er³⁷, der navnlig adskiller sig fra hinanden ved, hvordan de kan og skal håndteres og fastgøres. Således skal der for hver enkelt ILE tages stilling til, hvordan den håndteres korrekt, og det er nødvendigt at indrette håndteringsudstyret derefter eller endda omstille det. Det samme gælder ILE'ernes fastgøring på de køretøjer og skibe, de befordres med. Omladningen bliver på denne måde kompliceret og langsommelig og medfører overflødige omkostninger. Derfor er der behov for, at anordninger til håndtering og fastgøring af ILE'er bliver ensartede.

Fysisk beskyttelse har meget høj prioritet. Nye ILE'er skal være forsynet med en alarm, der udløses, hvis ILE'en åbnes, hvilket vil mindske risikoen for, at der anbringes ikke-deklareret gods deri eller kommer blinde passagerer derind.

Af hensyn til sikkerheden og for, at mennesker og materiel udsættes for mindst mulig fare, skal alle ILE'er, der er i brug i Europa, underkastes obligatorisk vedligeholdelse og periodiske undersøgelser. Pligten til vedligeholdelse og regelmæssig inspektion af containere i international trafik er også indeholdt i CSC³⁸, som gælder internationalt. Procedurene for gennemførelse af disse bestemmelser bør være ensartede.

³⁴ KOM (2001) 370 af 12.9.2001.

³⁵ Container: kasse, som er konstrueret til godstransport, som er tilstrækkeligt solid til gentagen brug, som kan stables, og som har elementer, der muliggør overførsel mellem transportmåder.

³⁶ Veksellad: godstransportenhed, som er optimeret til vejkøretøjers dimensioner (en væsentlig forskel fra containeren) og forsynet med sådanne elementer, at den kan omlades mellem forskellige transportmåder, normalt bane/vej.

³⁷ ILE: Intermodal lasteenhed, dvs. container eller veksellad.

³⁸ CSC: Konvention om sikre containere (CSC), vedtaget den 2.12.1972, trådt i kraft den 6.9.1977 og ændret i 1981, 1983, 1991 og 1993; den kan findes på internettet via IMO's website, www.imo.org (dog ikke på dansk).

Europa har brug for en *optimal intermodal lasteenhed*, en EIL³⁹, som forener containerens fordele (styrke og stablingsmulighed) med vekselladdets (større kapacitet). En sådan EIL kan benyttes til 4 transportmåder (bane, vej, søvejen og indre vandveje), og omladning af den mellem disse måder vil være lettere. De krav, der skal være opfyldt for at opnå maksimal intermodalitet, er, at den skal kunne stables, kunne håndteres ovenfra og kunne tåle transport med skib. Den skal have mest mulig plads til transport af ISO-paller⁴⁰, som skal kunne læsses ind og ud hurtigt, så spildtid og deraf følgende omkostninger minimeres. En sådan EIL kan bestå af en universalkasse til tørlast, hvori der kan læsses to paller ved siden af hinanden. Den indvendige bredde skal derfor være mindst 2 x 1200 mm plus den nødvendige, men endnu ikke fastsatte, manøvreplads. Bredden udvendigt skal være mindst mulig, helst 2500 mm af hensyn til de styreskiner, der allerede findes i nogle skibe. Sådanne EIL'er skal under alle omstændigheder kunne benyttes til vejtransport. De må derfor overholde bestemmelserne i direktiv 96/53⁴¹. Der findes kun ganske få intermodale lasteenheder, der opfylder disse krav.

Direktivforslaget omfatter væsentlige krav til enhedernes sikkerhed fysiske beskyttelse, interoperabilitet, håndtering, fastgøring, styrke, kodning og identifikation, og Kommissionen vil anmode de europæiske standardiseringsorganisationer om at udarbejde harmoniserede standarder, således at det kan fastsættes, hvilke parametre der skal overholdes for, at de væsentlige krav opfyldes. Et forskriftsudvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne og Kommissionen skal fastsætte, hvilke særlige interoperabilitetskrav til intermodale lasteenheder der er nødvendige for, at enhederne kan benyttes til forskellige transportmåder. Ved hjælp af procedurer for periodisk undersøgelse af ILE'er kan det sikres, at de altid opfylder ovennævnte krav. Det planlagte system tilstræber

- At sikre et tilfredsstillende vedligeholdelsesniveau for alle intermodale lasteenheder, der benyttes i Europa, uanset hvornår de er taget i brug
- At gøre omladning mellem transportmåder lettere ved at harmonisere nogle af specifikationerne for lasteenhedernes anordninger til håndtering og fastgøring. Direktivet gør de pågældende krav obligatoriske for alle lasteenheder, der tages i brug senere end 24 måneder efter sidste frist for medlemsstaternes gennemførelse af direktivet.
- At udstyre de nye intermodale lasteenheder med den bedste indbrudssikring, der findes, i takt med den tekniske udvikling.
- At fastsætte specifikationerne for en EIL, der forener containeres og veksellads fordele og desuden er i overensstemmelse med alle forskrifter og alle procedurer for overensstemmelsesvurdering og periodisk undersøgelse, som gælder for nye intermodale lasteenheder. Direktivet gør ikke brug af sådanne EIL obligatorisk.

Et tidsrum på tre år fra det tidspunkt, hvor de europæiske standardiseringsorganisationer har accepteret den opgave, som Kommissionen forelægger dem, skulle være tilstrækkeligt til udarbejdelse af næsten alle de harmoniserede standarder.

³⁹ EIL: Europæisk Intermodal Lasteenhed

⁴⁰ Palle: Platform, normalt af træ, til lettere håndtering af gods. De mest anvendte mål i Europa er 800 x 1 200 mm og 1 000 x 1 200 mm (ISO 6780).

⁴¹ Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i national og international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.

Et tidsrum på to år, regnet fra påbegyndelsen af forskriftsudvalgets arbejde i henhold til direktivet, skulle være tilstrækkeligt til fastsættelse af de særlige interoperabilitetskrav.

Forskrifterne for indbrudssikringen må i sagens natur ændres løbende.

5. PROBLEMSTILLING: MANGE FORSKELLIGE TEKNISKE EGENSKABER

1. For at multimodal transport kan blive attraktiv, skal den være let at bruge og opfylde brugernes behov. Den skal i det mindste have samme fordele som ren vejtransport. De forskellige transportmåder må gøres mere komplementære, og i dør-til-dør-forsyningskæden må deres fordele udnyttes. Overgangen mellem de forskellige transportmåder må finde sted uden brud på kontinuiteten og tilbyde en høj grad af interoperabilitet. De mange forskellige intermodale transportenheder komplicerer omladningerne.
2. De containere, der normalt anvendes i Europa (20 og 40 fods), opfylder de internationale ISO-standarder. Der er andre containere i brug, som har andre tekniske specifikationer (bredde, højde, konstruktion mv.). Generelt kan alle disse containere benyttes til de fire transportmåder. De kan normalt stables og løftes med kran. Deres lastekapacitet er imidlertid ikke optimal for ISO-paller⁴², eller også kan de ikke udnytte de størst tilladte dimensioner for landtransport fuldt ud. Det er grunden til, at de ikke benyttes ret meget inden for vej- og banetransport i Europa.
3. Veksellad er først og fremmest konstrueret til overførsel mellem bane og vej. De giver en god udnyttelse af vejkøretøjers og jernbanevognes kapacitet, men er ikke en økonomisk attraktiv løsning ved transport ad indre vandveje og med skib. Normalt kan de ikke stables, da væggene ikke har tilstrækkelig styrke, de tåler ikke skibstransport, og de kan ikke løftes med kran. De findes i forskellige størrelser og udførelser. CEN har udarbejdet en række europæiske standarder for veksellad.
4. Disse forskellige udformninger, dimensioner og tekniske specifikationer gør, at intermodalitet er kompliceret og ikke har den interoperabilitet, som ILE'er burde give. Håndteringen forsinkes, da man er nødt til at se på hvert enkelt lad og beslutte, hvilken teknik der skal vælges. Løftemateriellet skal ofte indstilles specielt eller omstilles. Det medfører unødige omkostninger i transportkæden. Veksellad anvendes kun inden for vej- og jernbanetransport (og i enkelte tilfælde til ro-ro-transport⁴³ over korte afstande), mens containere hovedsagelig benyttes til transport ad søvejen og ad indre vandveje. Denne situation gør det vanskeligere at træffe beslutning om at investere i ILE'er. Transportsystemets kapacitet kan ikke udnyttes fuldt ud, og fuldstændig uafbrudt intermodalitet er ikke mulig.

6. LØSNINGSMODEL: HARMONISERING OG STANDARDISERING

5. Der skal findes en løsning på følgende tre delproblemer:

⁴² Standardiseringen af paller har medført en vis harmonisering af dimensionerne på og emballeringen af de varer, der fremstilles i international handel, således at målene udnyttes maksimalt.

⁴³ Udtrykket "ro-ro" (*roll-on-roll-off*) betyder, at der i et søgående skib kan køres biler og jernbanevogne om bord.

- at håndteringen er kompliceret, og at interoperabiliteten mangler
 - at der mangler en optimal ILE, der kan benyttes ved alle transportmåder.
 - at der må etableres et sæt af ensartede egenskaber for enhederne i relation til ovenstående punkter, herunder sikkerhed og fysisk beskyttelse.
6. De kan løses ved harmonisering af nogle af de nye ILE'ers specifikationer, således at de bliver sikrere og får bedre interoperabilitet, sidstnævnte ved, at håndteringen af dem gøres mere ensartet. Ved at fastsætte egenskaber og ydeevne for en ny type ILE, en EIL, kan man skabe en enhed, der forener fordelene ved containere og veksellad og samtidig opfylder de forskrifter og krav, der gælder for de nye ILE'er. Kommissionen overdrager det til de europæiske standardiseringsorganisationer at udarbejde harmoniserede standarder og vedtager med medlemsstaternes medvirken særlige interoperabilitetskrav, som bliver obligatoriske, når de er vedtaget.

6.1. Harmoniserede interoperabilitetsspecifikationer for ILE'er

7. ILE'er er af vidt forskellig karakter. Nogle skal håndteres nedefra (f.eks. med gaffeltruck), mens andre kan løftes ovenfra (f.eks. med kran). Deres fastgørelsespunkter er anbragt forskellige steder, og de er forskellige med hensyn til styrke. Problemer hermed kan løses ved, at der indføres en række harmoniserede fælles specifikationer, som gør håndteringen og oplagringen ensartet og fastgørelsen på transportmidlerne mere effektiv.
8. Harmonisering af hjørnebeslagenes placering og udformning, af åbningerne til løftning med strop og af gaffellommerne vil være med til at gøre håndteringen af enhederne mere ensartet. Nogle eksperter mener, at en sådan ensartethed kan halvere den gennemsnitlige omladningstid. Harmonisering af hjælpestrukturer såsom støtteben vil gøre oplagring mellem to transportere lettere. Fastlæggelse af ganske bestemte zoner, der har tilstrækkelig styrke til at bære ILE'ens vægt under transporten (lastoverførselszoner), vil mindske risikoen for beskadigelse og lette anbringelsen af enheden. Desuden vil der lettere kunne opnås en effektiv og sikker fastgøring af lasten på biler og jernbanevogne og i skibe, hvis grænsefladerne til fastgøringsanordningerne på disse transportmidler harmoniseres.
9. Hvori disse harmoniserede egenskaber skal bestå, og deres udformning og nøjagtige placering kommer for de forskellige ILE'er til at afhænge bl.a. af deres længde og konfiguration (f.eks. væggenes styrke). I dette direktiv fastsættes der en række obligatoriske væsentlige krav, ud fra hvilke Kommissionen vil anmode de kompetente standardiseringsorganisationer om at udarbejde harmoniserede standarder for hver ILE-klasse og -kategori. Fabrikanterne kan anvende disse standarder, og i så fald forudsættes deres produkter at være i overensstemmelse med de væsentlige krav. De særlige obligatoriske interoperabilitetskrav fastsættes ved en procedure med forskriftsudvalg.
10. De harmoniserede ILE'er bliver forsynet med en CE-mærkning, som godtgør, at de opfylder gældende krav, og et ekstra særligt symbol, som gør det lettere at identificere dem under håndteringen.
11. Der vil dog stadig være en vis forskelligartethed af følgende to årsager:

- Det er ikke økonomisk forsvarligt at forlange, at eksisterende ILE'er ændres eller bringes i overensstemmelse med de harmoniserede krav. Så længe sådanne ILE'er er i omløb, vil der fortsat være en vis forskelligartethed. Disse gamle ILE'er vil efterhånden forsvinde fra markedet (i gennemsnit 5 år for de mindst stærke veksellad og 10-15 år for de stærkeste containere).
- Det er heller ikke muligt at forlange, at alle ILE'er skal have samme styrke som stabelbare ISO-containere. Der vil på markedet blive ved at findes "spinkle" containere og veksellad, da de er billigere at fremstille og kan anvendes til en række formål (f.eks. når skibstransport ikke er relevant).

6.2. Standardiseret europæisk intermodal lasteenhed (EIL)

12. En EIL skal rumme alle fordelene ved containere (mulighed for stabling, håndtering ovenfra og skibstransport) og veksellad (bl.a. deres større bredde). En EIL skal for at få maksimal intermodalitet kunne anvendes uden begrænsninger ved alle transportmåder og være let at omlade. En EIL skal være en universalbeholder til tørlast, som kan åbnes i enden, i siden eller i taget.
13. Eftersom der i dag ikke findes tilstrækkeligt mange EIL'er af denne type, indfører direktivforslaget krav til dem, væsentlige krav og særlige interoperabilitetskrav. Med udgangspunkt i de væsentlige krav skal de europæiske standardiseringsorganisationer efter anmodning fra Kommissionen udarbejde harmoniserede standarder. Meget af arbejdet er allerede gjort, enten i CEN eller som led i FTU-arbejde⁴⁴. Nærværende forslag bygger i det hele på arbejde, der er udført af CEN og som led i UTI-NORM-forskningsprojektet⁴⁵. Dette arbejde kan danne udgangspunkt for harmoniserede standarder og særlige interoperabilitetskrav for EIL'er med følgende ydre mål:
 - Længde: to forskellige versioner. I den lange udgave kan der i enhedens længde anbringes 11 enheder a 1,2 m, inkl. eventuelt påkrævet manøvrepads. I den korte version kan der på tilsvarende måde anbringes 6 sådanne enheder. Den førstnævnte længde er valgt, da den er optimal i forhold til ISO-pallers størrelse og den største tilladte længde ved vejtransport. Den sidstnævnte længde er valgt, da den ligger tæt på, hvad der højst kan transporteres parvis med

⁴⁴ FTU: forskning og teknologisk udvikling.

⁴⁵ UTI-NORM-forskningsprojektet, der har referencen JC-98-RS.5039, er finansieret 100% af Kommissionen med i alt 179 000 EUR. Projektet gjorde status over situationen og konstaterede det fremtidige behov for ILE-standardisering. Projektet blev gennemført af BIC (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal), UIRR (International Union of combined Road-Rail transport companies), et tysk rådgivende firma (Hannoversche Consulting für Verkehrswesen, Transporttechnik und elektronische Datenverarbeitung) og en britisk virksomhed (Three Quays Marine Services Ltd). Konklusionen er, at en container eller et stabelbart veksellad på 2 550 x 2 900 x 13 600 mm vil være det optimale kompromis for Europa. Denne lasteenhed vil give den bedste udnyttelse af de største dimensioner, der tillades ved vejtransport som første og sidste led i en intermodal transport. Den kortere lasteenhed, der er planlagt til jernbanetransport (2 550 x 2 900 x 7 450 mm), har også fordele, bl.a. følgende: anvendelse ved alle transportmåder på landjorden, bedre økonomi ved transport ad vandveje samtidig med fuldstændig forenelighed med bil/bane-veksellad, stablingmulighed, bredde svarende til pallestørrelsen, enklere ind- og udlæsning, optimal udnyttelse af de tilladte dimensioner ved vejtransport, forholdsvis lav fremstillingspris, generelle økonomiske fordele som følge af færre forskellige former og dimensioner end i dag, forenelighed med det mest gængse løftemateriel samt forenelighed med konventionen om sikre containere. Det erkendes i undersøgelsen, at der kan blive problemer med denne nye enhedstype, bl.a. i celleinddelte containerskibe og -pramme og på bestemte banestrækninger, men fordelene anses for at være større end ulemperne.

påhængsvogntog, uden brug af specialkøretøjer (f.eks. med kort trækanordning). Begge versioner kan også transporteres med bane og skib og ad indre vandveje.

- Bredde: Der er mulighed for at anbringe tre paller ved siden af hinanden på den korte led, dvs. 3 gange 800 mm, eller to paller på den lange led, dvs. 2 gange 1200 mm, inkl. den nødvendige manøvreplads, uden at den største tilladte bredde ved vejtransport, som er 2550 mm, overskrides.
- Højde: Der er valgt en højde på 2 670 mm, for veksellad har normalt denne højde⁴⁶. Det er mere end standardhøjden for containere ifølge ISO 668 og 650, serie 1, (2 438 mm og 2 591 mm), hvilket giver større rumindhold. Desuden kan en sådan enhed benyttes på hovedbanerne med vogne af standardhøjde.

14. Ethvert standardiseringstiltag indebærer begrænsninger. De problemer, som en EIL's dimensioner kan skabe, er følgende:

- Længden

- På celleinddelte skibe og pramme skal styreskinnerne omstilles til en ny længde, hvilket medfører en marginal omkostning. I de særlige tilfælde, hvor skibene er bygget til en bestemt containerlængde, kan konstruktionsmæssige forhold betyde dårligere udnyttelse af lastkapaciteten.
- Den lange EIL giver ikke fuld udnyttelse af de nuværende standardjernbanevognes kapacitet.

- Bredden

- En udvendig bredde på mere end 2 500 mm kan skabe problemer, f.eks. på de celleinddelte skibe, hvor cellerne kun har en bredde på 2 500 mm, og der derfor kræves omstilling af styreskinnerne. Noget af lastpladsen kan gå tabt på visse fartøjer til sejlads på indre vandveje, f.eks. dem, som der beregnet til anbringelse af 4 ISO-containere ved siden af hinanden uden mellemrum. Nogle fartøjer kan dog allerede tage ikke-ISO-containere med en bredde på 8½ fod (ca. 2,59 m).

- Højden

- Jernbanerne i Det Forenede Kongerige har et sådant fritrumsprofil, at en EIL ikke kan være højere end 2 540 mm.

15. Disse mulige problemer må dog ses i det rette perspektiv. Ved banetransport vil de korte EIL'er give en bedre udnyttelse af vognenes kapacitet. I Det Forenede Kongerige har flere vigtige strækninger, der benytter tunnelen under Kanalen, et fritrumsprofil, der tillader ILE'er med en højde på 2 670 mm på fladvogne med en læsehøjde på kun 1 045 mm. Hvad transport ad søvejen og indre vandveje angår, bør det fremhæves, at man allerede i dag omstiller styreskinnerne af og til.

16. Det vigtigste argument er, at man ved transport af standardpaller kan udnytte EIL'ers kapacitet bedre end ISO-containeres. Som en første tilnærmelse kan EIL'ernes fordele kort beskrives således:

⁴⁶ Jf. COST 339 - små containere, punkt 5.2.4 i slutrapporten, 2001.

- Den lange EIL kan give en 32% højere udnyttelsesgrad end en 40 fods ISO-container ved læsning med europaller.
 - Den korte EIL kan give en 63% højere udnyttelsesgrad end en 20 fods ISO-container ved læsning med europaller.
17. I bilaget til begrundelsen er der en sammenligningstabel og nogle skitser, der viser udnyttelsen af den disponible gulvflade i otte forskellige tilfælde.
 18. På grundlag af de foreliggende oplysninger vurderer Kommissionen, at det antal køretøjer, der skal til for at transportere en given godsmængde, kan reduceres med næsten 25%⁴⁷, hvis alle ILE'er - forudsat, at de er fuldt lastet - erstattes af fuldt lastede EIL'er.
 19. For at en EIL kan blive interessant til nærskibsfart og indlandsskibsfart, skal den kunne stables. Ro-ro-færger kan opnå en bedre økonomisk udnyttelse af deres kapacitet, hvis der kan transporteres mindst to enheder oven på hinanden. På lo-lo-skibe⁴⁸ benyttes der større stablingshøjde (op til 6 fuldt lastede enheder i lastrummet). Også ved midlertidig opstilling i terminaler og havne giver EIL'ers stablingsmulighed en klar økonomisk fordel i form af bedre udnyttelse af pladsen. Det fremgår af standardforslaget prEN 13853, at en kort EIL kan få samme stablingsmuligheder som en 20 fods ISO-container. For lange EIL'er må der findes et acceptabelt kompromis mellem stablingshøjde og taravægt. Derfor er der i de væsentlige krav i bilag II anført, at 4 fuldt lastede EIL'er stablet oven på hinanden skal kunne tåle skibstransport.
 20. Under samme produktionsvilkår kan EIL'er vise sig at være dyrere end både containere (p.g.a. større gulvareal) og veksellad (da der sandsynligvis er brug for stærkere vægge, så de kan stables). EIL'ers større lastkapacitet i forhold til containere skulle imidlertid rigeligt være den ekstra omkostning værd. Fordelen ved at benytte EIL'er frem for veksellad viser sig som lavere oplagringsomkostninger eller endog transportomkostninger, hvis lastrummet tillader stabling under transporten.
 21. Prisen på en EIL afhænger dog af, hvor mange enheder der produceres, dvs. om initiativet bliver en succes. De mange forskellige veksellad forhindrer egentlig serieproduktion, så den mulige stordriftsfordel skulle opveje de ekstra omkostninger til stærkere vægge.
 22. De væsentlige krav i bilag II består i en opregning af, hvilke egenskaber og ydeevne en EIL skal have, samtidig med at den selvfølgelig også skal opfylde de harmoniserede kriterier i bilag I, som gælder for alle nye ILE'er.
 23. En EIL skal være forsynet med en CE-mærkning, som viser, at den opfylder de væsentlige krav, og en særlig mærkning, som gør den let at identificere. Denne mærkning anbringes ifølge de procedurer og bestemmelser, der findes i artikel 8 og bilag IV og VII i direktivforslaget.
 24. Det bliver ikke obligatorisk at anvende EIL'er. De europæiske virksomheder må selv opdage fordelene ved dem.

⁴⁷ Jf. beregningerne og antagelserne i bilaget til begrundelsen.

⁴⁸ "Lift on-lift off", dvs. at intermodale lasteenheder lastes og losses med kran.

ISO-containerernes fortid lader formode, at en sådan EIL på længere sigt kan ændre den europæiske logistik- og transportsituation fuldstændigt. I de mål, der blev vedtaget i 1964 for serie I (den eneste serie, der nogen sinde er blevet til noget, og som endnu er i brug), var der ikke taget hensyn til standardiseringsarbejdet fra 1947 vedrørende lasteenheder (paller), hvor der var to moduler, ét på 800 mm x 1200 mm og ét på 1000 mm x 1200 mm. I arbejdet var der endog åbnet mulighed for et modul på 1200 mm x 1200 mm, så snart de indvendige mål på de nye containere var klar. Disse 3 pallemål er en følge af grundmodulet for emballager på 400 mm x 600 mm, som har indvirket på målene på møbler og ikke mindst hårde hvidevarer.

25. Vedtagelsen af de nye nominelle længder betød, at de enheder, der dengang udgjorde hovedparten af hele verdens containerbestand, og som var ejet af amerikanske virksomheder, nu faldt uden for standarden. Eksempelvis havde SEA LAND endnu i 1978 en bestand af 35 fods containere svarende til 55 000 TEU⁴⁹.
26. Til trods for disse to ulemper en antallet af containere i verden steget fra 0,5 mio. TEU i 1970 til 14,3 mio. TEU i 2000. I de seneste 5 år har væksten været på 9% om året i gennemsnit. ISO-standardens succes skyldes først og fremmest redernes og udlejningsfirmaernes store reklameindsats og omfattende investeringer. Standardiseringen skabte stabile globale rammer, som gjorde det lettere at træffe beslutning om investeringer.

6.3. ILE'ers sikkerhed og fysiske beskyttelse

27. Et af hovedmålene for Fællesskabets transportpolitik er transportens og materiellets sikkerhed. Det er derfor vigtigt, at de ILE'er, der anvendes i Europa, opfylder strenge sikkerhedskrav. For at mindske risikoen mest muligt skal de vedligeholdes effektivt og underkastes periodiske undersøgelser.
28. Rådet henstillede i 1979⁵⁰, at medlemsstaterne ratificerede FN's internationale konvention om sikre containere (CSC), som var udfærdiget i Geneve den 2. december 1972. De fleste medlemsstater har ratificeret den oprindelige konvention, men de seneste ændringer af 1993 er ikke trådt i kraft endnu.
29. Konventionen er et internationalt instrument, der tager sigte på at opretholde et højt sikkerhedsniveau for menneskeliv ved transport og håndtering af containere, idet der fastsættes generelt acceptable afprøvningsprocedurer og dertil knyttede styrkekrav. Konventionen fremmer ligeledes international containertransport, idet der for samtlige transportmåder gælder de samme ensartede internationale sikkerhedsregler.
30. Direktivforslaget rummer bestemmelser om vedligeholdelse og periodiske undersøgelser, såvel ved national som international transport. Disse krav er ikke i modstrid med forskrifterne i CSC-konventionen, som omhandler samme emne, således at der ikke opstår en konflikt med medlemsstaternes internationale forpligtelser.

⁴⁹ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit): Måleenhed, der svarer til en 20 fods ISO-container (længde 6,10 m) og bruges som et udtryk for transportkapacitet og transporteret mængde.

⁵⁰ Rådets henstilling af 15. maj 1979 med henblik på ratifikation af Den internationale konvention om Containersikkerhed (CSC), EFT L 125 af 22.5.1979, s. 18.

31. Der er ingen grund til, at ILE'er og EIL'er, der er produceret før direktivets ikrafttræden, undtages fra pligten til vedligeholdelse og periodiske undersøgelser. Alle ILE'er, der er i brug i EU, vil således blive omfattet af denne pligt.
32. Direktivforslaget pålægger ikke medlemsstaterne at underskrive eller acceptere CSC-konventionen, eftersom sikkerhedskravene og rammerne for de periodiske undersøgelser indgår i direktivet.
33. I dag er fysisk beskyttelse blevet et meget vigtigt anliggende inden for transport. Alle nye ILE'er skal have en tidssvarende anordning, der advarer om indbrud, f.eks. en elektronisk lås.

6.4 Procedurer for overensstemmelsesvurdering af ILE'er og periodiske undersøgelser

34. Direktivet indeholder procedurer for vurdering af ILE'ers og EIL'ers overensstemmelse med de gældende krav, som følger Rådets afgørelse 93/465/EØF⁵¹. Procedurerne for overensstemmelsesvurdering og periodisk undersøgelse af ILE'er følger de samme principper.
35. CE-mærkningen af, at kravene er opfyldt, anbringes på ILE'erne som fastsat i førnævnte afgørelse 93/465/EØF.
36. I modulerne for overensstemmelsesvurdering (bilag IV) og periodisk undersøgelse (bilag V) er der taget hensyn til medlemsstaternes internationale forpligtelser, bl.a. i henhold til CSC-konventionen. Det er desuden taget i betragtning, at overensstemmelsen først og fremmest har betydning for anvendelsen, således at systemets interoperabilitet sikres, og ikke kun vurderes med henblik på den frie bevægelighed inden for Fællesskabets marked.

7. DIREKTIVFORSLAGETS INDHOLD

Artikel 1: Her anføres, at direktivet fastsætter de krav, der skal overholdes, procedurer for vurdering af overensstemmelsen med disse krav og periodisk undersøgelse, og at der påregnes udarbejdelse af harmoniserede standarder.

Artikel 2: Artiklen definerer direktivets anvendelsesområde, nemlig ILE'er og EIL'er. Lufttransport indgår ikke.

Artikel 3: Her defineres nogle udtryk, der benyttes i direktivet.

Artikel 4: Der er bestemmelser om vurdering af ILE'ers og EIL'ers overensstemmelse med kravene, herunder CE-mærkning og procedurer for overensstemmelsesvurdering.

Artikel 5: Bestemmelser vedrørende fri bevægelighed for ILE'er og EIL'er, restriktioner og beskyttelsesbestemmelser.

⁵¹ Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af "CE-overensstemmelsesmærkningen" med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering (EFT L 220 af 30.8.1993).

Artikel 6: Bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sørge for, at ILE'er og EIL'er ikke frembyder nogen risiko for menneskers sikkerhed og sundhed og, i givet fald, for husdyr eller ejendom. Der gives ligeledes mulighed for, at der på messer og lignende kan forevises ILE'er og EIL'er, der ikke er i overensstemmelse med direktivet, når visse forudsætninger er opfyldt.

Artikel 7: Artiklen indeholder bestemmelser om vedligeholdelse og periodisk undersøgelse.

Artikel 8: Artiklen omhandler CE-mærkning, hvordan mærkningen anbringes, at forveksling med andre symboler skal undgås, samt følgerne ved uberettiget anbringelse af mærkning. Den omhandler desuden anbringelse af et særligt symbol for ILE'er og EIL'er samt symboler for periodisk undersøgelse.

Artikel 9: Artiklen omhandler systemet med anvendelse af væsentlige krav og særlige interoperabilitetskrav og harmoniserede standarder, herunder proceduren for offentliggørelse i EU-Tidende. Den omhandler desuden revision af harmoniserede standarder og den procedure, der skal anvendes, hvis de ikke er i fuld overensstemmelse med kravene.

Artikel 10: Artiklen omhandler de bemyndigede organer, som medlemsstaterne udpeger til at gennemføre procedurerne for vurdering af overensstemmelse med kravene og for periodisk undersøgelse af ILE'er og EIL'er.

Artikel 11: Artiklen fastsætter proceduren for ændring af bilag I og II.

Artikel 12: På basis af at udvalget har grundlæggende normgivende kompetence, betinger denne artikel et forskriftsudvalg til gennemførelse af direktivet i overensstemmelse med Rådets afgørelse 99/468/EF, og dets kompetence.

Artikel 13: Artiklen kræver, at medlemsstaterne indfører sanktioner for overtrædelse af direktivets bestemmelser, f.eks. uberettiget mærkning eller manglende vedligeholdelse af ILE'er. Disse sanktioner skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 14: Der fastsættes en frist for medlemsstaternes gennemførelse af direktivet og underretning af Kommissionen herom. Også datoen for anvendelsen af direktivet fastsættes.

Bilag til begrundelsen

A - Beregning af de mest fordelagtige dimensioner for EIL'er

Antagelser ved beregningen

EIL'erne skal have en sådan indvendig bredde, at der ved siden af hinanden kan anbringes enten 2 europaller på den lange led (2 x 1,2 m) eller 3 europaller på den korte led (3 x 0,8 m), inkl. den fornødne manøvrelads.

Som en første tilnærmelse, der skal specificeres yderligere under CEN's arbejde, forudsættes det, at paller, der læsses ind i EIL'er fra dens ene ende, kan låses sammen i EIL'ens længderetning, således at risikoen for forskydning af ladningen bliver mindst mulig.

Den lange EIL må ikke have en udvendig længde på over 13,6 m, og den korte må ikke have en udvendig længde på over 7,82 m.

ISO-containere har en sådan indvendig bredde, 2,33 m, at de kan læsses med to rækker paller, den ene på den lange led og den anden på den korte led.

Lange EIL'er

To europaller (1,2 m x 0,8 m) anbragt på den lange led ved siden af hinanden

En udvendig længde på 13,6 m svarer til 17 gange 0,8 m. Men væggene kan ikke have en tykkelse på nul. Der kan derfor kun anbringes 16 paller i hver af de to rækker.

Den nødvendige brugbare længde bliver derfor 12,8 m, hvor der kan transporteres 32 europaller.

Tre europaller (1,2 m x 0,8 m) anbragt på den korte led ved siden af hinanden

En udvendig længde på 13,6 m svarer til 11,33 gange 1,2 m. Der kan derfor kun anbringes 11 paller i hver af de to rækker.

Den nødvendige brugbare længde bliver derfor 13,2 m, hvor der kan transporteres 33 europaller.

UK-paller (1,2 m x 1 m)

De kan kun anbringes to ved siden af hinanden.

Ved en brugbar længde på 13 m kan der transporteres 26 UK-paller.

Konklusion

En indvendig længde på 13,2 m er mest fordelagtig. Den giver 400 mm til de to endevægge. En sådan margen skulle være tilstrækkelig, da der til ISO-containerens endevægge kun er 165 mm til rådighed.

Korte EIL'er

To europaller (1,2 m x 0,8 m) anbragt på den lange led ved siden af hinanden

En udvendig længde på 7,82 m svarer til 9,775 gange 0,8 m. Der kan derfor kun anbringes 9 paller i hver af de to rækker.

Den nødvendige brugbare længde bliver derfor 7,2 m, hvor der kan transporteres 18 europaller.

Tre europaller (1,2 m x 0,8 m) anbragt på den korte led ved siden af hinanden

En udvendig længde på 7,82 m svarer til 6,52 gange 1,2 m. Der kan derfor kun anbringes 6 paller i hver af de to rækker.

Den nødvendige brugbare længde bliver derfor 7,2 m, hvor der kan transporteres 18 europaller.

UK-paller (1,2 m x 1 m)

De kan kun anbringes to ved siden af hinanden.

Ved en brugbar længde på 7 m kan der transporteres 14 UK-paller.

Konklusion

En indvendig længde på 7,2 m er mest fordelagtig. Den giver 620 mm til de to endevægge. En sådan margen skulle være tilstrækkelig, da der til ISO-containerernes endevægge kun er 108 mm til rådighed.

40 fods ISO-container: indvendig længde på 12 m

Første række (største mål i containerens længderetning): 15 europaller eller 12 UK-paller.

Anden række: 10 paller

I alt: 25 europaller eller 22 UK-paller.

30 fods ISO-container: indvendig længde på 8,931 m

Første række (største mål i containerens længderetning): 11 europaller eller 8 UK-paller.

Anden række: 7 paller

I alt: 19 europaller eller 15 UK-paller.

20 fods ISO-container: indvendig længde på 5,867 m

Første række (største mål i containerens længderetning): 7 europaller eller 5 UK-paller.

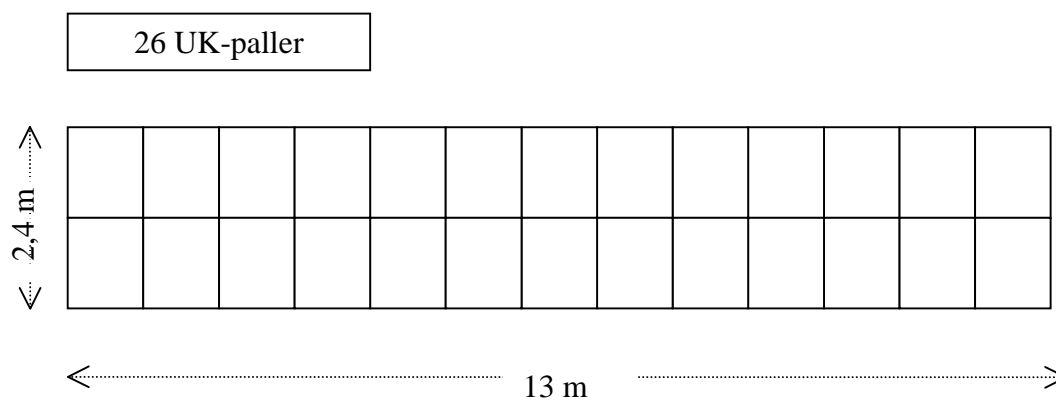
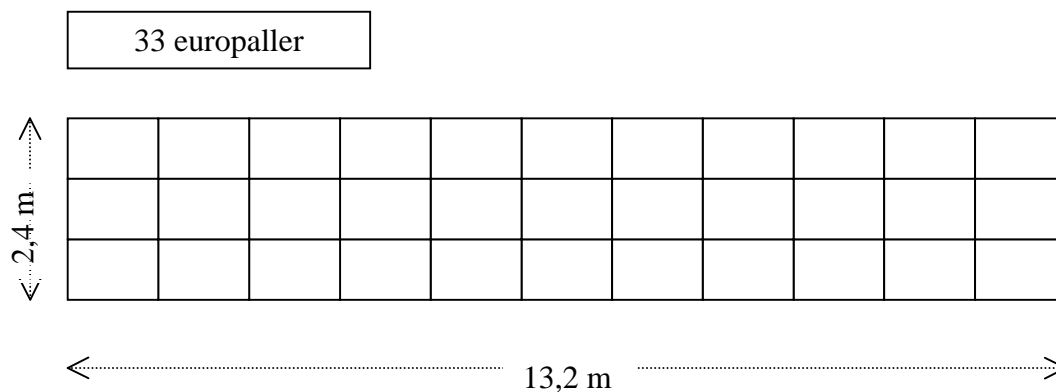
Anden række: 4 paller

I alt: 11 europaller eller 9 UK-paller.

B - Skitse, der viser udnyttelsen af kapaciteten i EIL'er og containere

Lang EIL (brugbar længde 13,2 m)

Udnyttelsen af det indvendige areal

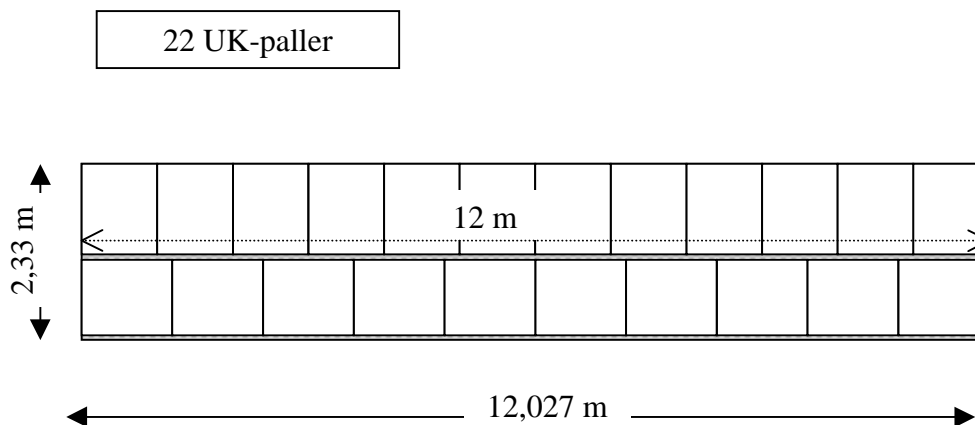
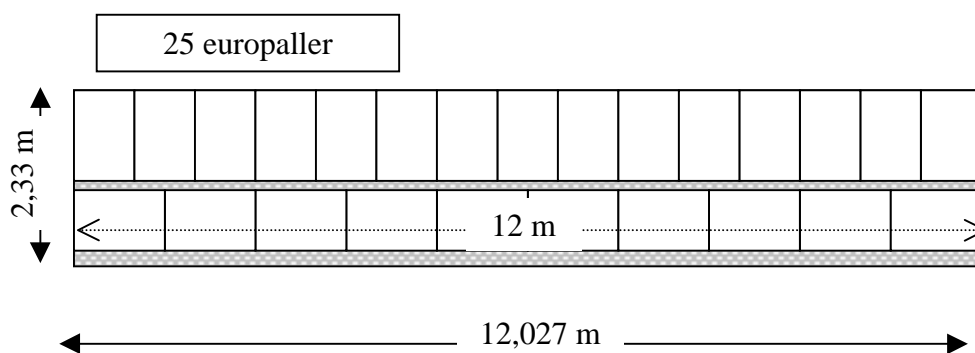


40 fod ISO

Containerens og pallernes mål

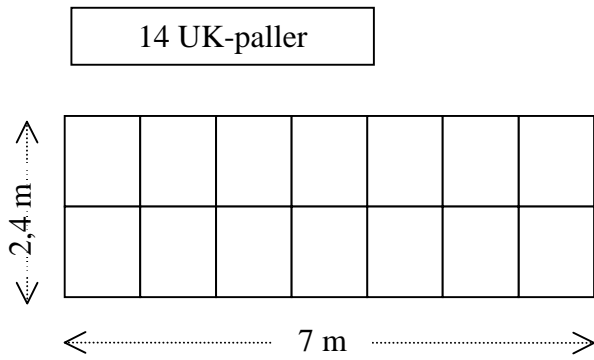
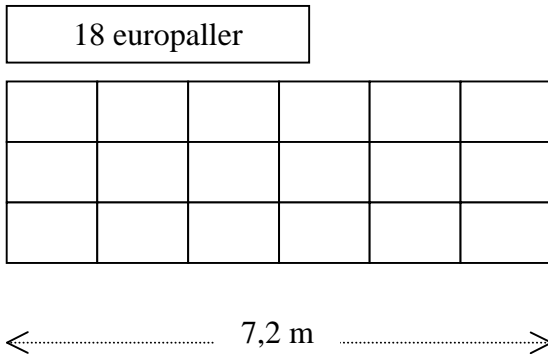
	Container			Palle	
	Indvendig	Udvendig	Forskel	EU	UK
Længde	12 027 mm	12 192 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Bredde	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Udnyttelsen af det indvendige areal



Kort EIL (brugbar længde 7,2 m)

Udnyttelsen af det indvendige areal

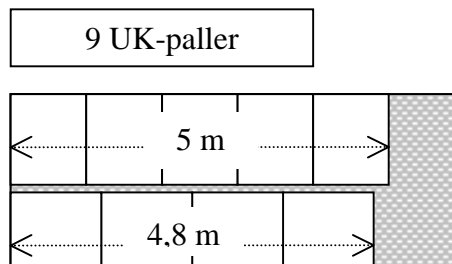
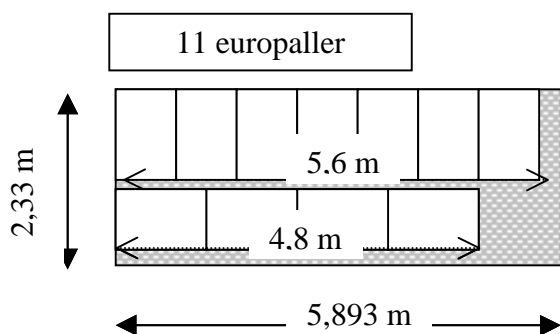


20 fod ISO

Containerens og pallernes mål

	Container			Palle	
	Indvendig	Udvendig	Forskel	EU	UK
Længde	5 893 mm	6 058 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Bredde	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Udnyttelsen af det indvendige areal



Sammenligningstabel

	Europaller	UK-paller
Kort EIL: indvendig længde 7,2 m	18	14
20' ISO-CONTAINER	11	9
<i>Forskel EIL-ISO</i>	7 (+63%)	5 (+ 55%)
Kort EIL: indvendig længde 7,2 m	18	14
30' ISO-CONTAINER	19	15
<i>Forskel EIL-ISO</i>	-1 (- 6%)	-1 (- 7%)
Lang EIL: indvendig længde 13,2 m	33	26
40' ISO-CONTAINER	25	22
<i>Forskel EIL-ISO</i>	8 (+ 32%)	4 (+ 18%)

C - Beregning af gevinst for vejtrafik til og fra havne

Der er benyttet følgende data:

- Fordelingen af hele verdens containere på typer i 1999 (kilde: AFNOR/H90B); ud fra uddrag heraf kan containernes kapacitet i TEU fordeles således på typer: 20 fods 37,18%, 30 fods 0,1%, 40 fods 61,22% og 45 fods 1,5%.
- GD TREN's lommestatistik, 2000 og 2001, som giver følgende oplysninger:
 - containertrafikken i 1996 opdelt på transportmåde over land til og fra havne, angivet i TEU (tabel 3.4 15), dvs. ca. 16 413 000 TEU
 - vejtrafikken og dens udvikling mellem 1996 og 1999.

Der gøres følgende antagelser:

- Udviklingen i containertrafikken ad vej til og fra havne har i perioden 1996-1999 været den samme som udviklingen i vejgodstrafikken målt i tonkilometer i samme periode. Således kan containertrafikken ad vej til og fra havne anslås til 18,78 mio. TEU i 1999.
- Kapaciteten fordelt på containertype er den samme for trafikken ad vej til og fra de europæiske havne som fordelingen på verdensplan.
- Alle ILE'er er lastet maksimalt enten med europaller eller med UK-paller, men ikke blandet.

- 20 og 30 fods containere erstattes med korte EIL'er, mens 40 og 45 fods containere erstattes med lange EIL'er.

Beregning af containertrafikken ad vej til og fra havnene i 1999.

Containere				kan transportere	
Type	% af kapaciteten	TEU	Stk.	europaller (1 200 x 800)	UK-paller (1 200 x 1 000)
20'	37,18 %	6 982 404	6 982 404	76 806 444	62 841 636
30'	0,10 %	18 780	12 520	237 880	187 800
40'	61,22 %	11 497 116	5 748 558	143 713 950	126 468 276
45'	1,5 %	281 700	125 200	4 131 600	3 255 200
I alt	100 %	18 780 000	12 868 682	224 889 874	192 752 912

Ud fra EIL'ernes teoretiske pallekapacitet kan man beregne, hvor mange EIL'er af hver type der skal til for at transportere pallerne for hver enkelt containertype. Resultatet afhænger af, om man transporterer europaller eller UK-paller. For at være på den sikre side tages det mindst gunstige tal, dvs. det største af de to beregnede antal EIL'er.

type		antal EIL'er, der skal til for at transportere samme antal			
Container	EIL	europaller	UK-paller	største tal	gevinst
20'	kort	4 267 025	4 488 688	4 488 688	2 493 716
30'	kort	13 216	13 414	13 414	-894
40'	lang	4 354 968	4 864 164	4 864 164	884 394
45'	lang	125 200	125 200	125 200	0
I alt		8 760 408	9 491 467	9 491 467	3 377 215

Det nødvendige antal intermodale lasteenheder falder således fra 12 868 682 til 9 491 467, dvs. en reduktion på 3 377 215. Dette fald på ca. 26% i antallet af intermodale lasteenheder vil føre til samme procentvise nedgang i antallet af biler, der er nødvendige for at præstere samme transportmængde i antal tonkilometer. Sandsynligvis vil vogntogenes sammensætning nemlig ikke ændres væsentligt.

Den endelige antagelse bliver, at denne gevinst, der er anslået alene for vejtrafikken til og fra havnene, bliver lige så stor for al anden vejgodstransport.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om intermodale lasteenheder

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁵²,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU)⁵³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵⁴,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁵⁵, og

ud fra følgende betragtninger:

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

⁵² EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

- (5) Direktivet skaber en ny enhed, en europæisk intermodal lasteenhed. Den skal ikke blot have et optimalt rumfang i forhold til de i fællesskabslovgivningen fastsatte dimensioner, men også have de harmoniserede interoperabilitetsegenskaber, der kræves for alle nye intermodale lasteenheder.
- (6) Foranstaltningen har som mål at opnå lige høj harmoniseringsgrad for intermodale lasteenheder, vurderingsprocedurer og periodiske undersøgelser og at indføre en europæisk intermodal lasteenhed. Da disse mål ikke kan nås på tilfredsstillende måde af medlemsstaterne og derfor bedre kan nås på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet som omhandlet i traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (7) På grund af lufttransportmarkedets særlige karakter er denne transportmåde ikke omfattet af direktivet.
- (8) Det indre marked indebærer et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer. Reglerne for denne frie bevægelighed er baseret på principperne og begreberne i Rådets resolution af 7. maj 1985⁵⁶ om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder. Dette direktiv hviler på disse principper.
- (9) Medlemsstaterne skal ifølge afgørelse 93/465⁵⁷ tillade fri bevægelighed på deres område, markedsføring og anvendelse til al transport og til deres tilsigtede formål for intermodale lasteenheder, der er forsynet med CE-mærkning og de i dette direktiv fastlagte symboler, der viser, at den periodiske undersøgelse er udført, uden at kræve yderligere vurdering med begrundelse i anvendelsen af dette direktiv eller, for så vidt angår europæiske intermodale lasteenheder, overensstemmelse med andre tekniske forskrifter.
- (10) En medlemsstat bør kunne træffe foranstaltninger til at begrænse eller forbyde markedsføring og anvendelse af intermodale lasteenheder, hvis de udgør en særlig fare for menneskers sikkerhed og, i givet fald, for husdyr eller ejendom, når medlemsstaten samtidig underretter Kommissionen herom. Proceduren bør kræve begrundelse og være gennemsigtig.
- (11) En medlemsstat bør kunne træffe foranstaltninger til at begrænse eller forbyde markedsføring og anvendelse af intermodale lasteenheder, hvis deres CE-mærkning, symbol for fornyet vurdering af enheden eller symbol vedrørende periodisk undersøgelse ikke er i orden, når medlemsstaten samtidig underretter Kommissionen herom. Proceduren bør kræve begrundelse og være gennemsigtig.
- (12) I overensstemmelse med principperne i Rådets resolution af 7. maj 1985 indeholder bilag I og II de væsentlige krav vedrørende sikkerhed, fysisk beskyttelse, håndtering, fastgøring, stabilitet og identifikation, som er nødvendige for intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder. Disse krav bliver senere suppleret med

⁵⁶ Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder. EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1.

⁵⁷ Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen« med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering (EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23).

særlige krav, der er nødvendige for interoperabiliteten. Intermodale lasteenheder skal opfylde alle disse krav.

- (13) Henseende til direktivets mål bør der fastsættes procedurer for vurdering og periodisk kontrol, således at det lettere godtgøres, at de nye enheder er i overensstemmelse med kravene; sådanne procedurer bør udformes under hensyntagen til, hvor stor betydning kravene har for de intermodale lasteenheder. Der bør indføres en egnet procedure eller gives mulighed for valg mellem flere ligeværdige procedurer. De fastsatte procedurer er i overensstemmelse med afgørelse 93/465/EØF.
- (14) Nye intermodale lasteenheder må kun markedsføres og tages i brug, hvis de er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv. Overensstemmelsen dokumenteres ved hjælp af de vurderingsprocedurer, der er omhandlet i afgørelse 93/465/EØF og gengivet i bilag IV.
- (15) Hensigten med den periodiske undersøgelse er at verificere, at de intermodale lasteenheders tilstand med hensyn til vedligeholdelse og slid er forenelig med sikkerhedskravene. Den gennemføres efter proceduren i bilag V.
- (16) De enheder, der er omfattet af dette direktiv, bør forsynes med en CE-mærkning, som viser, at de opfylder direktivets krav. De symboler, der vedrører harmoniserede egenskaber ved intermodale lasteenheder, skal være forskellige fra dem, der viser, at den pågældende enhed er en harmoniseret europæisk intermodal lasteenhed. På alle intermodale lasteenheder bør det anføres, at enheden ved den seneste periodiske undersøgelse var fundet i orden, eller at enheden er mindre end 5 år gammel og endnu ikke behøver at underkastes en undersøgelse, og hvorpå datoen for den næste undersøgelse er angivet.
- (17) For at de mål, der svarer til de væsentlige krav i bilag I og II, kan nås, bør der udarbejdes harmoniserede standarder for intermodale lasteenheder og for europæiske intermodale lasteenheder. For disse enheder bør der desuden vedtages særlige interoperabilitetskrav efter proceduren i artikel 12.
- (18) De harmoniserede standarder udarbejdes af de europæiske standardiseringsorganisationer efter anvisning af Kommissionen. Hvis disse standarder anses for utilfredsstillende i forhold til de to typer krav i direktivet, indbringer Kommissionen eller den pågældende medlemsstat sagen for det udvalg, der er nedsat ved direktiv 98/34/EF⁵⁸.
- (19) Medlemsstaterne bør udpege inspektionsorganer, som skal gennemføre procedurerne for vurdering og periodiske undersøgelser. De skal endvidere sikre, at disse organer tilstrækkelig uafhængige, kompetente og uvildige til, at de kan udføre de opgaver, de har fået pålagt og er godkendt til.
- (20) Den internationale konvention om sikre containere, som FN vedtog den 2. december 1972⁵⁹, bidrager også til målet om at forbedre sikkerheden ved intermodale

⁵⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter. *EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.*

⁵⁹ Konvention om sikre containere (CSC), vedtaget den 2.12.1972, trådt i kraft den 6.9.1977 og ændret i 1981, 1983, 1991 og 1993; den kan findes på internettet via IMO's website, www.imo.org (ikke på dansk).

lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder. De fleste medlemsstater har i overensstemmelse med Rådets henstilling 79/487/EØF⁶⁰ allerede ratificeret denne konvention.

- (21) Kommissionen bør efter en nærmere fastlagt procedure kunne ændre nogle af bilagene.
- (22) Kommissionen bør efter en nærmere fastlagt procedure kunne træffe de fornødne foranstaltninger, hvis de harmoniserede standarder ikke fuldt ud svarer til kravene i dette direktiv.
- (23) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 99/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁶¹.
- (24) Der bør kunne pålægges sanktioner, hvis de nationale bestemmelser til gennemførelse af direktivet overtrædes.
- (25) Der bør træffes foranstaltninger til gennemførelse af direktivet, inden specifikationerne offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (26) Der bør være en overgangsperiode, således at intermodale lasteenheder, der er fremstillet inden direktivets ikrafttræden, kan markedsføres og tages i brug også efter denne dato -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1 - Formål

I direktivet fastsættes de væsentlige krav til nye intermodale lasteenheder, og der påregnes vedtagelse af harmoniserede standarder og særlige interoperabilitetskrav for dem, så de bliver mere effektive og sikre i brug. Med henblik på indførelse af en europæisk intermodal lasteenhed fastsættes der endvidere krav til en sådan, samtidig med at der påregnes vedtagelse af harmoniserede standarder og særlige interoperabilitetskrav for en sådan enhed. Direktivet opstiller forpligtelser med hensyn til overensstemmelsesvurdering og vedligeholdelse af lasteenheder, der benyttes til intermodal transport, samt procedurer for overensstemmelsesvurdering og periodisk undersøgelse af dem.

Artikel 2 - Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på følgende:
 - a) intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder, som eksisterer på ikrafttrædelsesdatoen

⁶⁰ EFT L 125 af 22.5.1979, s. 18.

⁶¹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

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

Artikel 3 - Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- a) "intermodal lasteenhed": enten en container eller et veksellad
- b) "europæisk intermodal lasteenhed": en intermodal lasteenhed, der er fremstillet i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag I og II og interoperabilitetskravene
- c) "container": kasse, som er konstrueret til godstransport, som er tilstrækkeligt solid til gentagen brug, som kan stables, og som har elementer, der muliggør overførsel mellem transportmåder
- d) "veksellad": europæisk godstransportenhed, som er optimeret til vejkøretøjers dimensioner og forsynet med sådanne elementer, at den kan omlades mellem forskellige transportmåder, normalt bane/vej
- e) "harmoniseret standard": en teknisk specifikation, som vedtages af en anerkendt standardiseringsorganisation, efter at Kommissionen ifølge procedurerne i direktiv 98/34/EF har overdraget den opgaven, og som indeholder europæiske krav, der ikke obligatorisk skal overholdes
- f) "angivelse om periodisk undersøgelse": et symbol, der viser, at der er foretaget en periodisk undersøgelse af den pågældende intermodale lasteenhed, eller at der skal foretages en første undersøgelse af den, og at enheden er fundet i overensstemmelse med de relevante krav; af angivelsen fremgår det desuden, på hvilken dato der på ny skal foretages en periodisk undersøgelse af den intermodale lasteenhed, jf. artikel 7
- g) "periodisk undersøgelse": undersøgelse ifølge procedurerne i bilag V til kontrol af, hvilken sikkerheds- og vedligeholdelsesmæssig stand de i litra a), b) og c) omhandlede intermodale lasteenheder er i
- h) "overensstemmelsesvurderingsprocedurer": procedurerne i bilag IV
- i) "bemyndiget organ": et inspektionsorgan, som udpeges af en medlemsstats kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 10, og som opfylder kriterierne i bilag III.

Artikel 4 - Overensstemmelsesvurdering af intermodale lasteenheder

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

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

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

Artikel 5 - Fri bevægelighed, restriktioner og beskyttelsesbestemmelser

- 1 Medlemsstaterne må ikke af grunde, der vedrører anvendelsen af dette direktiv, forbyde, begrænse eller hindre, at intermodale lasteenheder markedsføres eller tages i brug på deres område (herunder transporteres, oplagres, håndteres og lastes), når de opfylder bestemmelserne i dette direktiv og/eller de relevante harmoniserede standarder, der er offentliggjort i EU-Tidende ifølge dette direktiv, og er forsynet med CE-mærkningen til bekræftelse heraf og mærkningen om periodisk undersøgelse ifølge artikel 8.
- 2 Intermodale lasteenheder, der bærer CE-mærkningen og forsynet med EF-overensstemmelseserklæringen som omhandlet i bilag VII, formodes af medlemsstaterne at opfylde bestemmelserne i dette direktiv.
- 3 Hvis en medlemsstat konstaterer, at en enhed som omhandlet i artikel 2, som vedligeholdes korrekt og benyttes i overensstemmelse med sit formål, under transport og/eller ved brug vil kunne frembyde fare for menneskers sundhed og/eller sikkerhed og, hvor omstændighederne foreligger, for husdyr eller ejendom, selv om den er forsynet med CE-mærkning og angivelse om periodisk undersøgelse, kan den begrænse markedsføring eller anvendelse af den pågældende enhed, eller den kan sikre, at enheden trækkes tilbage fra markedet eller omsætningen. Den underretter straks Kommissionen om denne foranstaltning og begrundet sin beslutning.
- 4 Kommissionen rådfører sig snarest muligt med de berørte parter. Konstaterer Kommissionen efter dette samråd, at foranstaltningen er berettiget, underretter den straks alle medlemsstaterne herom. Hvis foranstaltningen er uberettiget, giver Kommissionen straks den medlemsstat, der har rettet henvendelse til Kommissionen, samt fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, ejeren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren underretning herom.
- 5 Er en enhed som omhandlet i artikel 2 ikke i overensstemmelse, træffer den kompetente medlemsstat passende foranstaltninger over for den, der har anbragt CE-mærkningen eller angivelsen om periodisk undersøgelse, og underretter snarest muligt Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

- 6 Kommissionen sikrer sig, at medlemsstaterne holdes underrettet om forløbet og resultaterne af denne procedure.
- 7 Hvis en medlemsstat konstaterer, at CE-mærkningen eller angivelsen om periodisk undersøgelse er blevet anbragt med urette, skal ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren, fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant forpligtes til at bringe overtrædelsen til ophør på de betingelser, som medlemsstaten fastsætter.
- Hvis uoverensstemmelsen ikke bringes til ophør, træffer medlemsstaten straks alle de nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde markedsføring, transport eller anvendelse af den pågældende enhed eller sikre, at den trækkes tilbage fra markedet eller fra omsætningen.
- 8 Enhver afgørelse, som en medlemsstat træffer i medfør af dette direktiv, og som indebærer begrænsning af markedsføring, transport eller anvendelse af intermodale lasteenheder, eller medfører, at de trækkes tilbage fra markedet eller omsætningen, skal begrundes udførligt. Den meddeles hurtigst muligt den berørte part, idet der henvises til de klagemuligheder, der findes i medfør af gældende lovgivning i denne medlemsstat, samt fristerne for indbringelse af disse klager.

Artikel 6 - Tilsyn med intermodale lasteenheder

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

Artikel 7 - Vedligeholdelse og periodisk undersøgelse

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

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

Eksisterende og nye intermodale lasteenheder, der udelukkende anvendes inden for Fællesskabet eller til transport af gods mellem Fællesskabets område og et tredjeland's område, underkastes periodisk undersøgelse med højst 24 måneders mellemrum.

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

Artikel 8 - CE-mærkning og angivelse om periodisk undersøgelse

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

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

- 2 CE-mærkningen anbringes synligt, let læseligt og uudsletteligt på hver enkelt intermodal lasteenhed.
- 3 Det er forbudt at anbringe en mærkning på intermodale lasteenheder eller europæiske intermodale lasteenheder, hvis den kan vildlede tredjemand med hensyn til CE-mærkningens betydning og udformning. Enhver anden mærkning kan anbringes på intermodale lasteenheder, hvis dette ikke gør CE-mærkningen mindre synlig eller vanskeligere at læse.
- 4 Ved siden af CE-mærkningen anbringes et symbol i overensstemmelse med modellen i bilag VII. Symbolerne for intermodale lasteenheder og europæiske intermodale lasteenheder er forskellige.
- 5 Angivelse om periodisk undersøgelse skal indeholde datoen for fremstilling, datoen for den seneste undersøgelse og den dato, inden hvilken den næstfølgende undersøgelse skal finde sted. Den anbringes af inspektionsorganet i overensstemmelse med modellen i bilag VII.

- 6 Ueberrettiget CE-mærkning

a) Konstaterer en medlemsstat, at en CE-mærkning og/eller angivelse om periodisk undersøgelse er anbragt uberegtiget, er fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, ejeren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, eller indehaveren forpligtet til at sørge for, at produktet bringes i overensstemmelse med bestemmelserne om CE-mærkning, og at overtrædelsen bringes til ophør på de betingelser, medlemsstaten fastsætter.

b) Opfylder produktet fortsat ikke kravene, skal medlemsstaten efter procedurerne i artikel 5 træffe alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde markedsføring af det pågældende produkt eller sikre, at det trækkes tilbage fra markedet.

Artikel 9 - Krav, harmoniserede standarder og formel indsigelse

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

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

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

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

Artikel 10 - Bemyndigede organer

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

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

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

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

Artikel 11 - Tilpasning af bilagene

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

Artikel 12 - Udvalg

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

Artikel 13 - Sanktioner

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

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

Artikel 14 - Gennemførelse

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

Artikel 15

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

Artikel 16

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Væsentlige krav til intermodale lasteenheder

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

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

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

BILAG II

Væsentlige krav til europæiske intermodale lasteenheder

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

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

Vægt og dimensioner:	Bestemmelserne i direktiv 96/53 ⁶² skal være overholdt.
Type:	Universalcontainer til tørlast
Indvendig længde:	Der skal i længderetningen kunne anbringes <ul style="list-style-type: none">• 11 enheder a 1200 mm i den lange version• 6 enheder a 1200 mm i den korte version og være den nødvendige manøvreplads.
Indvendig bredde:	Der skal kunne anbringes to europaller (1 200 x 800 mm) eller to UK-paller (1 200 x 1 000 mm) på den lange led (dvs. 2 x 1200 mm) eller tre europaller på den korte led (dvs. 3 x 800 mm) ved siden af hinanden og være den nødvendige manøvreplads.
Udvendig højde:	2670 mm
Konstruktionsstyrke:	Referencedokumentet for styrkeværdierne er ISO-standardserien 1496. <ul style="list-style-type: none">- Stablingshøjde: op til 4 lag for lange enheder, der er lastet og klar til en sørejse.- Stablingshøjde svarende til 20 fods ISO-containere for korte lastede enheder.- En tilstrækkelig rivestyrke til, at enhederne kan transporteres ad indre vandveje eller via nærskibsfart stablet som angivet ovenfor.- Skal kunne løftes lodret.

⁶² EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

BILAG III

Minimumskriterier for udpegelse af de i artikel 10 omhandlede bemyndigede organer

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

BILAG IV

Procedurer for overensstemmelsesvurdering

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

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

Modul A (Intern fabrikationskontrol)

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

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

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

Foruden kravene i modul A gælder følgende:

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

Under disse besøg skal det bemyndigede organ:

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

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

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

Modul G (EF-enhedsverifikation)

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

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

Det bemyndigede organ skal navnlig:

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

Modul H (Fuld kvalitetssikring)

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

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

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

3 Kvalitetsstyringssystem

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

Ansøgningen skal indeholde:

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

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

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

Dokumentationen skal navnlig indeholde en fyldestgørende beskrivelse af:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 EF-kontrol på det bemyndigede organs ansvar

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

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

BILAG V

Procedurer i forbindelse med periodiske undersøgelser

Ved periodiske undersøgelser følges en af følgende to procedurer.

Modul 1 (periodisk undersøgelse af produkterne)

- 1 Dette modul beskriver den procedure, hvorefter ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren garanterer, at den intermodale lasteenhed stadig opfylder kravene i dette direktiv.
- 2 For at opfylde kravene i punkt 1 skal ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at anvendelses- og vedligeholdelsesbetingelserne giver sikkerhed for, at den intermodale lasteenhed til stadighed er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv, og især for at sikre:
 - at intermodale lasteenheder anvendes i overensstemmelse med deres formål
 - at der om nødvendigt udføres vedligeholdelses- eller reparationsarbejde og
 - at de nødvendige periodiske undersøgelser også udføres.

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

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

Modul 2 (periodisk undersøgelse ved brug af kvalitetssikring)

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

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

- 2 Ejeren, dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant eller indehaveren skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at anvendelses- og vedligeholdelsesbetingelserne giver sikkerhed for, at den intermodale lasteenhed til stadighed er i overensstemmelse med dette direktivs krav, og især for at sikre:
- at intermodale lasteenheder anvendes i overensstemmelse med deres formål
 - at der om nødvendigt udføres vedligeholdelses- eller reparationsarbejde og
 - at de nødvendige periodiske undersøgelser også udføres.

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

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

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

3 Kvalitetsstyringssystem

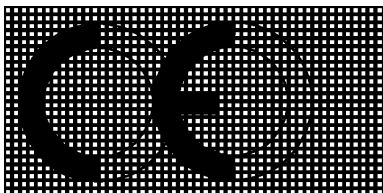
Bestemmelserne i bilag IV, modul H, kan anvendes på tilsvarende måde på periodiske undersøgelser.

BILAG VI

CE-mærkning og andre symboler

1 CE-mærkning

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



2 Særlige symboler

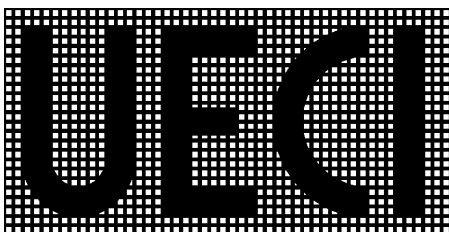
2.1 INTERMODALE LASTEENHEDER

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



2.2 EUROPÆISKE INTERMODALE LASTEENHEDER

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



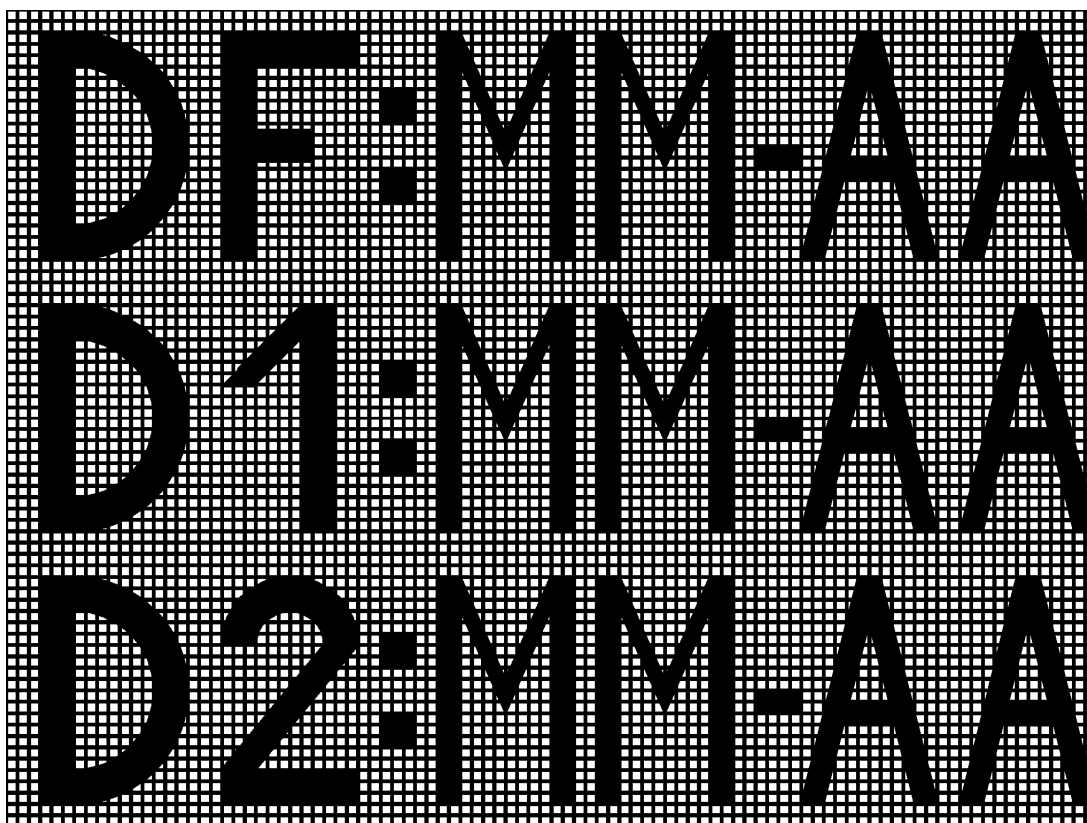
3 Angivelse om periodisk undersøgelse

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

- datoen for fremstilling, bestående af bogstaverne "DF" efterfulgt af et firecifret tal, to cifre for måneden og to for året
- datoen for seneste undersøgelse, bestående af symbolet "DI" efterfulgt af et firecifret tal, to cifre for måneden og to for året

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

Symbolet udformes som vist i følgende model:



4 Fælles bestemmelser

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

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

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

BILAG VII

OVERENSSTEMMELSESERKLÆRING

EF-overensstemmelseserklæringen skal indeholde følgende angivelser:

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

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

Politikområde: Energi og Transport

Aktiviteter: Transportpolitik for de indre vandveje, lufttransport og søtransport

Titel: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om intermodale lasteenheder

1. BUDGETPOST (NUMMER OG BETEGNELSE)

A07031 - Udvalg, der skal høres

2. SAMLEDE TAL

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

906.000 €

2.2 Gennemførelsesperiode:

3 År

2.3 Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

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

Mio. EUR (3 decimaler)

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

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

Forpligtelser							
Betalinger							

a+b i alt							
Forpligtelser							
Betalinger							

c) Personale- og andre driftsudgifters samlede budgetvirkninger (jf. punkt 7.2 og 7.3)

Forpligtelser/ Betaling	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
----------------------------	-----------	-----------	-----------	--	--	--	--

a+b+c i alt							
Forpligtelser	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
Betalinger	302.000 €	302.000 €	302.000 €				

2.4 Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering
- Forslaget kræver omprogrammering af de relevante poster i de finansielle overslag
- Omprogrammeringen kan betyde, at bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale må tages i brug.

2.5 Virkninger for budgettets indtægtsside

- Ingen (vedrører tekniske aspekter ved en foranstaltnings gennemførelse)

ELLER

- Virkningerne er følgende:

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

Mio. EUR (1 decimal)

		Forud for aktionen [år n-1]	Efter aktionens iværksættelse					
Budgetpost	Indtægter		[År n3]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) <u>Indtægter i faste priser</u> ¹							
	b) <u>Ændringer i indtægterne</u> ²	Δ						

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

3. BUDGETSPECIFIKATIONER

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

4. RETSGRUNDLAG

Art. 71, 80 EC

5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

5.1 Behov for EU-foranstaltninger⁶³

5.1.1 Mål

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

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

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

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

5.1.2 Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen

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

5.2 Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtten

5.3 Gennemførelsesmetoder

6. FINANSIELLE VIRKNINGER

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

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

6.1.1 Finansieringsstøtte

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

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

⁶³ Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

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

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

6.2 Beregning af omkostningerne pr. foranstaltning i budgettets del B (hele programmerperioden)(Når der er flere aktioner, skal der for de konkrete foranstaltninger under hver aktion gives de oplysninger, der er nødvendige for at anslå arbejdets omfang og omkostninger.)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

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

Om nødvendigt forklares beregningsmetoden.

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

7.1 Personalemæssige virkninger

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

7.2 Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

Arten af personaleressourcer	Beløb i EUR	Beregningsmetode*
Tjenestemænd Midlertidigt ansatte	108.000 € 108.000 €	
Andre personaleressourcer (oplys budgetpost)		
I alt	216.000 €	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

7.3 Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

Budgetpost (nummer og betegnelse)	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Samlet bevilling (Afsnit A7) A0701 - Tjenesterejser A07030 - Møder A07031 - Udvalg, der skal høres (1) A07032 - Udvalg, som det ikke er obligatorisk at høre (1) A07040 - Konferencer A0705 - Undersøgelser og konsultationer Andre udgifter (specificeres)	86.000 €	$700 \text{ €} \times 15 \times 4 = 42.000 \text{ €}$ $1.100 \text{ €} \times 10 \times 4 = 44.000 \text{ €}$
Informationssystemer (A-5001/A-4300)		
Andre udgifter - del A (specificeres)		
I alt	86.000 €	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

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

I.	Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3)	302.000 €
II.	Foranstaltningens varighed	3 År
III.	Foranstaltningens samlede omkostninger (I x II)	906.000 €

8. RESULTATOPFØLGNING OG EVALUERING

8.1 Resultatopfølgningssystem

8.2 Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?

9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

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

FORSLAGETS TITEL

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

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(...) ... endelig udgave

FORSLAGET

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

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

Problemet har i flere henseender en EU-dimension:

- Oprettelse af et indre marked forudsætter, at varer lettere kan bringes omkring, og høj belastning af vejnettet med godstransport er et problem, som alle medlemsstaterne har i større eller mindre grad. Ca. 20% af godstransporten ad vej er international. Dette segment har den største vækstrate. Medlemsstaterne kan ikke på egen hånd løse problemerne med den konstante stigning i den internationale godstransport med bil optimalt.
- Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen har konstateret, at mere intermodal transport hæmmes af, at der mangler harmonisering og standardisering inden for intermodale lasteenheder (ILE). I dag er der betydelige forskelle i, hvordan ILE skal håndteres, fordi der på markedet findes både standardiserede containere, veksellad og en lang række ILE'er til forskellige særlige anvendelser. Det er tidkrævende at tage stilling til, hvordan den enkelte ILE skal håndteres. Desuden skal håndteringsudstyret ofte tilpasses specielt, og i visse tilfælde endda omstilles. Det betyder, at håndteringen bliver mere kompliceret og tager længere tid, således at intermodalitet unødigt påføres yderligere omkostninger. Det er absolut nødvendigt, at der på EU-plan træffes foranstaltninger til at bøde på denne situation.
- De fleste medlemsstater har ratificeret konventionen om sikre containere. Den indeholder bestemmelser om godkendelse og periodisk inspektion af containere. Disse procedurer er imidlertid ikke harmoniseret på EU-plan. Det er derfor absolut nødvendigt, at der på EU-plan træffes foranstaltninger til at bøde på denne situation.

- Ved slid af ILE'er under brugen kan der opstå sikkerhedsmæssige problemer, som må løses gennem vedligeholdelse og periodisk inspektion af dem. Inspektionen skal foregå på samme måde over hele EU, og ILE'erne skal kunne inspiceres i alle medlemsstaterne. Det er nødvendigt at gøre noget på EU-plan for at harmonisere inspektionsprocedurerne.
- Direktivet tager sigte på at skabe en mere bæredygtig udvikling og større sikkerhed inden for transport, at reducere belastningen af infrastrukturen, vejene, og at skabe mere gunstige rammer for intermodale transport, samtidig med at ILE'erne får høj driftskompatibilitet mellem de forskellige transportmåder. En sådan harmonisering kan kun opnås ved en foranstaltning på fællesskabsplan, da medlemsstaterne ikke alene eller ved hjælp af internationale aftaler kan nå frem til samme grad af harmonisering af ILE'er og procedurer for vurdering, fornyet vurdering og undersøgelser.
- Anerkendelse af godkendelsescertifikater, som er udstedt af de inspektionsorganer, som de kompetente myndigheder i medlemsstaterne har udpeget, vil være med til at fjerne hindringerne for, at transportydelse kan udbydes frit. Det mål kan ikke nås på tilfredsstillende måde på noget andet niveau.
- For harmonisering af bestemte egenskaber ved ILE'er er EU-foranstaltninger påkrævede. En sådan harmonisering kan ikke opnås alene ved hjælp af nationale foranstaltninger. Håndtering af ILE'er hvor som helst i EU forudsætter en interoperabilitet, som kun kan opnås med foranstaltninger, der træffes på EU-niveau. Samtidig fordrer fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser, at den periodiske inspektion kan foretages overalt i EU efter de samme kriterier. Der findes en række nationale løsninger inden for ILE'er, men hverken i praksis eller i form af en tilfredsstillende standard findes der nogen EIL på europæisk plan. EU må gøre en indsats for at få standardiseret en sådan EIL, således at de europæiske erhvervsdrivende kan udnytte dens fordele.

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

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

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

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem påvirkes af forslaget?

- Hvilke erhvervssektorer?
- Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)
- Er disse virksomheder koncentreret i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- for beskæftigelsen?

- for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?
- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Forslaget skulle ikke få nogen virkninger for beskæftigelsen.

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

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

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

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

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

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

HØRING

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

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

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

Forkortelse	Organisation
CEN	Den Europæiske Standardiseringsorganisation
CLECAT	Liaison Committee of European Freight Forwarders -
EBU	European Barge Union
ECASBA	EC Association of Ship Brokers & Agents -
ECG	European Car - Transport Group of Interest
ECSA	EC Ship-owners' Association
EFIP	European Federation of Inland Ports
EFLLC	European Freight & Logistics Leaders Club
EIA	European Intermodal Association
EIM	European Infrastructure Managers
ERFCP	European Rail Freight Customers Platform
ESC	European Shippers Council -
ESN	European Short Sea Network
ESPO	European Sea Ports Organisation
FEPOR	Federation of European Private Port Operators
FFE	Freight Forward Europe
GETC	Groupement européen pour le TC
INE	Inland Navigation Europe
IRU	International Road Union
ISO	Den Internationale Standardiseringsorganisation
MIF	Maritime Industries Forum -
O.E.B./E.S.O	Organisation européenne de bateliers -
UIC-GTC	Union Internationale des Chemins de Fer - Groupe Transport Combiné
UIRR	Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe

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

Indlæggenes generelle tone kan sammenfattes i følgende tre punkter:

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