



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 07.04.2003
KOM(2003) 155 slutlig

2003/0056(COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Program för främjande av närsjöfart

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om intermodala lastenheter

(framlagt av Kommissionen)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Program för främjande av närsjöfart

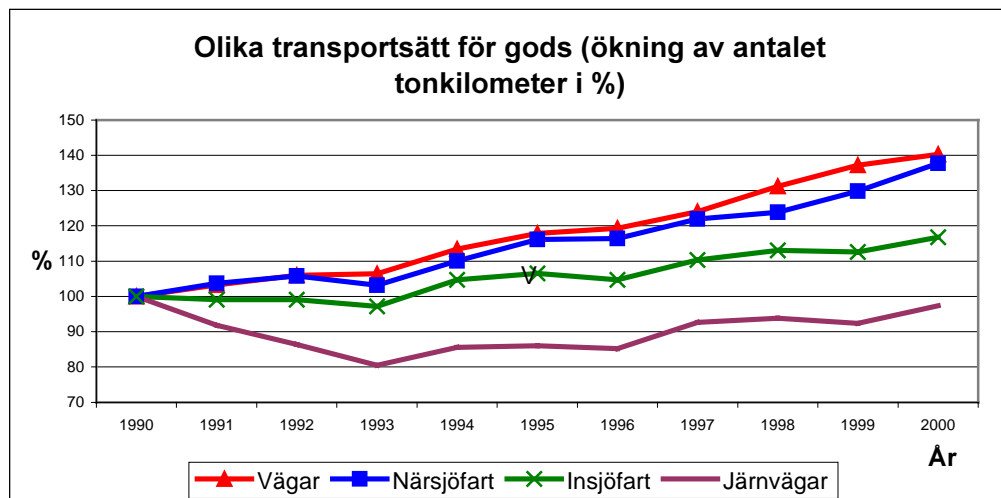
1. INLEDNING

I september 2001 lade kommissionen fram vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden"¹. Där ställs ett antal ambitiösa mål upp för att mobilitetens konkurrenskraft och hållbarhet fortfarande skall vara tryggad år 2010. Självklart är närsjöfarten ett alternativ med en central roll när det gäller att uppnå dessa mål. Genom närsjöfarten kan man bidra till att stävja den femtioprocentiga ökningen av den tunga trafiken som kommer att ske enligt vitbokens prognos. Den kan också hjälpa till med att skapa bättre balans i fördelningen mellan olika transportsätt och att undvika flaskhalsar i vägtrafiken. Närsjöfarten är dessutom ett säkert och miljövänligt transportsätt.

Den politiska övertygelsen om att närsjöfarten är en prioriterad fråga för Europeiska unionen framhölls också vid mötet mellan EU:s transportministrar i juni 2002 i Gijón i Spanien.

2. NÄRSJÖFARTEN – EN TILLVÄXTBRANSCH

Redan idag är närsjöfarten en mycket framgångsrik bransch och är det enda transportsätt som har visat sig kunna hålla jämna steg med vägtransporternas ökning. Närsjöfarten svarar för 41 % av alla tonkilometer i Europa, medan vägtransporternas andel är 43 %.² Närsjöfarten växer snabbare än EU:s industriproduktion, och under 1990-talet ökade antalet tonkilometer med upp till 38 % jämfört med 40 % ökning för vägtransporterna (se figur 1).



Figur 1: Procentuell ökning av antalet tonkilometer 1990–2000 för vägar, närsjöfart, insjöfart och järnvägar.³

¹ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

² Siffrorna gäller för år 2000, exklusive pipelinetransport. Källa: *EU Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2002* (EU:s energi och transporter i siffror – statistik i pocketutgåva för år 2002).

³ Huvudkälla: *EU Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2002*.

3. HUR KAN NÄRSJÖFARTEN BLI FRAMGÅNGSRIKARE?

För att närsjöfarten skall kunna utnyttjas fullt ut i Europa måste den integreras effektivt i transportkedjorna och kunna erbjuda dörr-till-dörr-transporter. Sådana transportkedjor bör skötas och marknadsföras av enskilda affärsföretag med komplett service, s.k. ”one-stop shops”. Ett sådant företag skall vara den enda kontaktpunkt kunderna behöver, och det skall svara för samtliga led i en intermodal transportkedja, dvs. hela den kombination av olika transportsätt som ingår. Vidare bör man frångå tankesättet att olika transportsätt konkurrerar med varandra och i stället se det som att de kompletterar varandra, eftersom samverkan mellan dem är av avgörande betydelse i kedjor där olika transportsätt ingår.

Närsjöfarten har ännu inte integrerats fullt ut i intermodala leveranskedjor från dörr till dörr. Det är huvudsakligen en uppgift för branschen, men insatser på andra plan kan verka pådrivande och lätta på de hinder i ramvillkoren för närsjöfarten som gör att den inte kan utvecklas snabbare. Närsjöfarten

- har ännu inte helt och hållet lyckats bli av med sin gamla image som en föråldrad bransch,
- är behäftad med komplexa administrativa rutiner och dokument,
- kräver effektivare hamnar,
- behöver ny avancerad teknik för fartyg, hamnar, lastenheter och telematikenät.

Gemenskapen har redan vidtagit en rad åtgärder – och andra planeras – i syfte att minska hindren och bygga ut närsjöfarten i Europa. Här är några av åtgärderna:

- Ett direktiv har antagits om standardisering av vissa rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och avgår från hamnar i medlemsstaterna.⁴
- Förslag om det nya stödprogrammet Marco Polo.⁵
- Förslag till ett direktiv om intermodala lastenheter.⁶
- Lansering av begreppet ”höghastighetsvattenvägar” (”motorvägar till sjöss”) i kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010.
- Förslag till ett direktiv beträffande tillträde till marknaden för hamntjänster.⁷

En viktig informationskälla om närsjöfarten för perioden 1995–2000 var de uppgifter som lämnades av 22 medlemmar av *European Sea Ports Organisation* (ESPO, Europeiska hamnorganisationen), nämligen Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen, Dublin, Dunkerque, Genua, Gdynia, Göteborg, Hamburg, Helsingfors, Karleby (Kokkola), La Spezia, Lissabon, Lübeck, Oslo, Piraeus, Björneborg (Pori), Rotterdam, Savona Vado, Szczecin och Valencia. Kommissionen vill rikta ett tack till dessa hamnar för deras värdefulla bidrag och till ESPO för samordningen av arbetet.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/6/EG av den 18 februari 2002 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater. (EGT L 067, 9.3.2002, s. 31.)

⁵ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda. [KOM(2002) 0054 slutlig, 4.2.2002.]

⁶ Bilaga till det föreliggande meddelandet.

- Publicering av en vägledning för tullförfaranden vid närsjöfart.⁸
- Införande av det nya datoriserade transiteringssystemet (NCTS) för tullgods.
- Åtgärdsprogrammen Tull 2002 och Tull 2007⁹ samt RALFH-projektet¹⁰, som finansieras inom ramen för Tull 2002.
- Vidareutveckling av telematiken för hamnar och närsjöfart.

4. VARFÖR BEHÖVS ETT PROGRAM FÖR ATT FRÄMJA NÄRSJÖFARTEN?

För att målen i vitboken om transportpolitiken skall uppnås krävs kraftigare insatser av alla berörda parter för att öka användningen av närsjöfarten. Vid det informella mötet mellan EU:s transportministrar i juni 2002 i Gijón tog man också upp möjligheten att lägga fram en handlingsplan om de frågor som är centrala när det gäller att konkretisera den politiska prioritet som närsjöfarten har. Kommissionen stödjer tanken på ett sådant initiativ.

I det här meddelandet presenteras ett program vars syfte är att främja närsjöfarten. Programmet är indelat i 14 insatsområden som vart och ett innehåller olika åtgärder. För respektive åtgärd anges vilka organisationer (en eller flera) som är ansvariga. Dessutom anges tidsfrister. Programmet kan delas in på följande sätt:

A. Rättsliga avsnitt

1. Genomförande av direktivet beträffande vissa rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och avgår från hamnar i medlemsstaterna (IMO:s FAL-formulär).
2. Genomförande av Marco Polo-programmet.
3. Standardisering och harmonisering av intermodala lastenheter.
4. Införande av höghastighetsvattenvägar ("motorvägar till sjöss").
5. Åtgärder för miljövänligare närsjöfart.

B. Administrativa och tekniska avsnitt

6. Vägledning för tullförfaranden vid närsjöfart.
7. Kartläggning och undanröjande av hinder så att närsjöfarten kan bli framgångsrikare än idag.

⁷ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster. [KOM(2001) 0035 slutlig, 13.2.2001, i dess senast ändrade lydelse enligt KOM(2002) 101 slutlig, 19.2.2002.]

⁸ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar: Vägledning för tullförfaranden vid närsjöfart. [SEK(2002) 632, 29.5.2002.]

⁹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 253/2003/EG av den 11 februari 2003 om antagande av ett åtgärdsprogram för tullfrågor i gemenskapen (Tull 2007). (EGT L 36, 12.2.2003, s. 1.)

¹⁰ RALFH = Kontaktgrupp för tullchefer i EU:s nordliga hamnar: Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Felixstowe och Hamburg. Syftet med projektet är att förbättra det praktiska tullsamarbetet mellan hamnarna.

8. Tillnärmning av nationell tillämpning och datorisering av gemenskapens tullförfaranden.
9. Forskning och teknisk utveckling.

C. Verksamhetsinriktade avsnitt

10. Samordnade servicepunkter för myndigheter ("*one-stop shops*").
11. Tryggande av den centrala roll Short Sea Shipping Focal Points (kontaktpersoner för närsjöfart)¹¹ har.
12. Vidmakthållande av en väl fungerande verksamhet hos SPC¹² (nationella center för främjande av närsjöfart) och av god vägledning till dem.
13. Stärkande av närsjöfartens image som ett attraktivt alternativ till andra transportsätt.
14. Insamling av statistik.

* * * * *

¹¹ Short Sea Shipping Focal Points representerar nationella sjöfartsmyndigheter och ansvarar för närsjöfarten inom sina myndigheter.

¹² Centren – som tidigare hade beteckningen "*informationskontor för närsjöfart*" – är opartiska organ som drivs av flera berörda branscher and andra parter för att främja närsjöfarten.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 1

IMO:s FAL-FORMULÄR

För att minska den börda som administrativa rutiner och dokumenthantering innebär för närsjöfarten antog Europaparlamentet och rådet i december 2001 kommissionens förslag om att standardisera vissa rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna (det s.k. IMO FAL-direktivet¹³). Detta direktiv är ett omedelbart resultat av arbetet för att bli av med de trånga sektorerna och flaskhalsar som man lokaliserat. Enligt direktivet skall medlemsstaterna godta IMO:s FAL-standardformulär i det fall tillämpliga uppgifter om ett fartygs ankomst respektive avgång kan fås fram med hjälp av dem. Det innebär att den stora mängden olika nationella formulär nu ersätts av en enda uppsättning formulär. Direktivet kommer i praktiken att vara genomfört senast den 9 september 2003, vilket är den tidpunkt då medlemsstaterna senast skall ha satt i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Övervaka och säkerställa genomförandet av direktivet samt sörja för att det fungerar som avsett.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar och medlemsstaterna.

Tidsplan: Fas 1: till den 9 september 2003. Därefter löpande.

2. Förenkla övergången till de nya bestämmelserna genom att på kommissionens offentliga webbplats för närsjöfart¹⁴ lägga ut IMO FAL-formulär som alla har tillgång till. Man kan ladda ner dem från webbplatsen, skriva in uppgifter direkt från datorn och skriva ut dem för omedelbart bruk.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar.

Tidsplan: Fram till mitten av 2003.

3. Att upplysa rederier, skeppsmäklare och andra berörda parter om de möjligheter som direktivet innebär.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, medlemsstaterna, branschorganisationerna, Short Sea Shipping Focal Points och SPC.

Tidsplan: Fram till den 9 september 2003.

¹³ Se fotnot 4.

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

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 2

MARCO POLO-PROGRAMMET

En viktig insats för att stödja igångsättningsfasen för projekt inom närsjöfarten i gemenskapen var PACT-programmet (*"Pilot Actions for Combined Transport"* – pilotåtgärder för kombinerade transporter). PACT visade sig vara till nytta för närsjöfarten, som fick en skälig andel av de årliga anslagen från programmet.

PACT-programmet löpte ut i slutet av 2001. Europeiska kommissionen lade i februari 2002 fram ett förslag¹⁵ om ett efterföljande program. Detta nya Marco Polo-program kommer att i väsentlig grad bidra till att göra intermodaliteten – dvs. samverkan mellan olika transportsätt – till verklighet i Europa. Programmet har ett årligt budgetanslag på 18,75 milj. euro¹⁶ och syftet är att med de medlen bidra till att flytta över 12 miljarder tonkilometer per år från vägar till närsjöfart, järnvägar och insjöfart. Europeiska unionens råd nådde politisk enighet om förslaget i december 2002.

Höghastighetsvattenvägarna eller "motorvägarna till sjöss" (jämför insatsområde 4) är ett nytt projekt av central betydelse. Projektet torde vara sådant att det kan dra full nytta av Marco Polo-programmet vad gäller etablering av nya trafikförbindelser.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att sätta Marco Polo i verksamhet från 2003 så att nyskapande och betydelsefulla projekt inom närsjöfarten kan få ekonomiskt stöd.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, Europaparlamentet, medlemsstaterna och branschen.

Tidsplan: Årlig, fram till 2010 (inledningsvis omfattar budgeten fyra år).

2. Att fullt ut utnyttja möjligheterna att med stöd från Marco Polo-programmet etablera bärkraftig och väl fungerande närsjöfartstrafik på eller utanför höghastighetsvattenvägarna.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar och branschen.

Tidsplan: Årlig, fram till 2010 (inledningsvis omfattar budgeten fyra år).

¹⁵ Se fotnot 5.

¹⁶ Preliminär budget för perioden 1.1.2003–31.12.2006.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 3

INTERMODALA LASTENHETER

Att ta fram bättre intermodala lastenheter (containrar och växelflak) är en av de åtgärder som föreslås i vitboken om den gemensamma transportpolitiken. Den stora mängd av olika konstruktioner som nu existerar bland dessa lastenheter leder till extrakostnader på grund av bristande överensstämmelse (s.k. friktionskostnader eller kostnader för barriäreffekter) och förseningar i hanteringen mellan olika transportsätt. Det här problemet borde kunna lösas genom harmonisering av vissa specifikationer för lastenheterna, som t.ex. övre och undre hörnlådor och styrtunnlar. Ett annat problem är att växelflak som regel inte är stapelbara och därigenom inte lämpar sig för sjöfart. Man utnyttjar inte heller hela de mått som är tillåtna för containrar vid vägtransport¹⁷. En lösning skulle kunna vara en standardiserad europeisk lastenhet, som skulle kombinera containrarnas stapelbarhet med växelflakets lastutrymme som möjliggör lastning av två lastpallar sida vid sida.

Kommissionen har utrett intermodala lastenheter, och till detta meddelande bifogas ett förslag till en rättsakt. Förslaget är positivt för sjöfarten eftersom det bidrar till att minska friktionskostnaderna för hanteringen i hamnar och gör att närsjöfarten kan få en större andel av växelflaksmarknaden, som hittills varit förbehållen vägtransporter.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att anta förslaget till direktiv om driftskompatibilitet hos intermodala lastenheter och genomföra det snarast möjligt.

Ansvariga: Medlemsstaterna, Europaparlamentet och branschen.

Tidsplan: Etapp 1 till 2004, därefter löpande.

¹⁷ Se rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. EGT L 235, 17.9.1996, s. 59, i dess senaste rättade och ändrade lydelse.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 4

HÖGHASTIGHETSVATTENVÄGAR ("MOTORVÄGAR TILL SJÖSS")

Kommissionen presenterade idén om "höghastighetsvattenvägar" (även benämnda "motorvägar till sjöss") i sin vitbok om den gemensamma transportpolitiken. Genom dessa snabba vattenvägar skulle man lätta på trycket i de allvarligaste flaskhalsarna till lands i det europeiska transportsystemet. Samtidigt skulle integreringen av närsjöfarten med övriga transportsätt öka.

Med höghastighetsvattenvägarna bör man kunna undvika flaskhalsar till lands. De skulle på så sätt fungera som ett led i sammanhängande transportkedjor från dörr till dörr. Typexempel på sådana flaskhalsar är Alperna och Pyrenéerna. Om man kunde undvika dessa naturliga flaskhalsar med hjälp av närsjöfarten skulle det få effekter för både Medelhavet och länderna bortom bergskedjorna norr om Medelhavet. Man håller på att utreda värdet av att i närsjöfarten ta med även andra, av människan byggda flaskhalsar.

Höghastighetsvattenvägarna bör erbjuda välfungerande, reguljära och täta förbindelser som kan konkurrera med vägarna, t.ex. i fråga om transporttider och priser. De hamnar som är anslutna till höghastighetsvattenvägarna bör ha erforderliga förbindelser med baklandet och erbjuda god service till närsjöfartens kunder. (Till god service räknas även smidiga administrativa rutiner.) Telematikförbindelserna mellan hamnarna, å ena sidan, och kommunikationssystemen för fartyg (t.ex. *VTMIS*, *Vessel Traffic Management and Information System* – system för trafikledning och information till sjöss), å andra sidan, bör byggas ut och göras driftskompatibla med varandra. På så sätt kan lokala system integreras och bilda ett europeiskt nät.

Kostnadsberäkningar tyder på att det skulle bli betydligt billigare att upprätta nya reguljära sjöförbindelser än att bygga motsvarande ny infrastruktur för landtransporter.

Kommissionen arbetar för närvarande med detaljutformningen av projektet för höghastighetsvattenvägar. Det vore naturligtvis ett utmärkt tillfälle att presentera detaljerna i samband med nästa revidering av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)¹⁸ vid utgången av 2003. Revideringen håller för närvarande på att förberedas av en högnivågrupp bestående av företrädare för medlemsstaterna och kandidatländerna och med Karel Van Miert som ordförande. Han var tidigare vice ordförande i kommissionen och kommissionär med ansvar för transportfrågor.

När arbetet väl är klart skulle rambestämmelserna för TEN-T kunna bidra till investeringar i infrastruktur med anknytning till höghastighetsvattenvägarna, t.ex. hamnanläggningar och förbindelser med baklandet. Genom det nya Marco Polo-programmet (se insatsområde 2) skulle man också kunna stödja etablering av nya förbindelser på höghastighetsvattenvägarna, förutsatt att de uppfyller programmets krav.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EGT L 228, 9.9.1996, s. 1, i dess ändrade lydelse enligt beslut nr 1346/2001/EG, EGT L 185, 6.7.2001, s. 1.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att slutföra diskussionerna om höghastighetsvattenvägarna så att de leder till resultat som lockar marknadsaktörerna att satsa på dem. Syftet med detta skall vara att uppnå målen i vitboken.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, medlemsstaterna och branschen.

Tidsplan: Fram till mitten av 2003.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 5

MILJÖVÄNLIGARE NÄRSJÖFART

Inom sjöfarten utnyttjas energin mycket effektivare än inom andra transportsätt. Sjöfarten är också som regel mindre skadlig för miljön räknat per transporterad mängd (i ton eller antal passagerare). Därför skulle en ökning av närsjöfartens andel av transporterarna t.ex. vara ett viktigt inslag i gemenskapens strategi för att uppfylla åtagandena i Kyotoprotokollet¹⁹.

Sjöfartens goda miljöprestanda hämmas framför allt genom utsläppen av svaveldioxid (SO₂), som är betydligt större än för andra transportsätt.

Vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konferens i september 1997 beslutade man att införa nya bestämmelser för att minska halten av svaveloxider²⁰ i avgaserna från fartyg (se den nya bilagan VI till MARPOL 73/78). Vid konferensen antog man också bestämmelser om upprättande av särskilda "övervakningsområden för utsläpp av svaveloxider" ("*SO_x Emission Control Areas*"), där lägre gränsvärden skall gälla. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen har utsetts till sådana områden²¹. Den nya bilagan är ännu inte färdigratificerad, och de nya bestämmelserna har därför ännu inte trätt i kraft i hela världen.

I november 2002 lade kommissionen fram ett förslag till ett direktiv för att minska svavelhalten i fartygsbränslen som används i Europeiska unionen²². Förslaget bygger delvis på bestämmelserna för "övervakningsområden för utsläpp av svaveloxider" enligt bilaga VI till MARPOL 73/78, men i andra delar går det längre. Under alla omständigheter är förslaget ett inslag i en mer omfattande europeisk strategi som syftar till att göra sjöfarten ännu miljövänligare än den är idag.²³

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att göra närsjöfarten miljövänligare genom att stödja och följa kommissionens strategi. Här ingår bl.a. antagande och genomförande av lagförslaget att minska svavelhalten i fartygsbränslen.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, medlemsstaterna, Europaparlamentet och berörda branscher.

Tidsplan: De första resultaten till 2005. Därefter löpande.

¹⁹ Kyotoprotokollet ratificerades av Europeiska gemenskapen och medlemsstaterna i maj 2002.

²⁰ Svavelhalten i fartygsbränsle får inte överskrida 4,5 % m/m (viktsprocent).

²¹ Här får svavelhalten inte överskrida 1,5 % m/m, eller så måste SO_x-utsläppen minskas genom annan reningsteknik.

²² Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/32/EG när det gäller svavelhalten i marina bränslen. KOM(2002) 595 slutlig, 20.11.2002.

²³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet – En strategi för Europeiska unionen i syfte att minska utsläppen till atmosfären från havsgående fartyg. KOM(2002) 595 slutlig, 20.11.2002.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 6

Vägledning för tullförfaranden vid närsjöfart

Den första reaktionen hos folk när det gäller tullförfaranden är att de är för invecklade och gör närsjöfarten mindre lockande. Den sortens reaktion är för generell för att några detaljer skall kunna fångas upp och leda till konkreta förbättringar. För att hitta praktiskt fungerande lösningar är det absolut nödvändigt att fastställa vilka konkreta inslag i förfarandena som kan förorsaka problem.

I detta syfte gav de ansvariga på kommissionen i maj 2002 ut en vägledning för tullförfaranden vid närsjöfart²⁴. Den har två syften:

- Den ger en översikt över tullbestämmelserna för närsjöfarten, däribland möjligheter att tillämpa förenklade förfaranden.
- Den utgör ett kortfattat men innehållsrikt underlag för att ringa in områden där det kan finnas konkreta behov av ändrade eller ännu enklare rutiner.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att genomföra ett samråd om vägledningen för tullförfaranden vid närsjöfart. Samrådet skall genomföras med branschen, Short Sea Shipping Focal Points och SPC. Med ledning av resultatet av samrådet skall man utreda om man kan vidta förändringar av tullbestämmelserna, eller om en del av frågorna skulle kunna lösas inom ramen för insatser för tillnärmning av de nationella tillämpningarna av gemenskapens tullbestämmelser och för förbättring av samarbetet mellan nationella tullmyndigheter (se insatsområde 8, åtgärd 1).

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar.

Tidsplan: Fram till andra halvåret 2003.

2. Att klargöra i vilken utsträckning man använder sig av de möjligheter till förenklingar som finns enligt gällande tullbestämmelser. Det gäller framför allt tillståndspliktig reguljär båttrafik och godkända avsändare och mottagare). Om de nuvarande systemen för förenkling inte utnyttjas skall man fastställa orsakerna till detta och utreda om det är möjligt att ändra tullbestämmelserna. Tekniska åtgärder för enklare utformning av tullens anläggningar, utrustning och rutiner skall granskas.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, branschen, Short Sea Shipping Focal Points och SPC.

Tidsplan: Fram till andra halvåret 2003.

²⁴ Se fotnot 8.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 7

KARTLÄGGNING OCH UNDANRÖJANDE AV HINDER SÅ ATT NÄRSJÖFARTEN KAN BLI FRAMGÅNGSRIKARE ÄN IDAG

Med start i december 1999 har kommissionen samlat in uppgifter till en lista över hinder som bromsar utvecklingen av närsjöfarten. Detta arbete med att ringa in flaskhalsar omfattar också idéer om hur man kan bli kvitt hindren samt information om bästa arbetsmetoder (*"best practice"*).

De hinder som ringats in kan delas in i fem slag. Närsjöfarten

- har ännu inte gjort sig kvitt sin gamla image av en föråldrad bransch,
- har ännu inte integrerats fullt ut i den intermodala transportkedjan,
- har inslag av invecklade förfaranden för administration och dokumentation,
- kräver effektivare hamnar,
- innebär tillämpning av bestämmelser och förfaranden som skiljer sig åt mellan olika länder.

En del av hindren är man redan i färd med att åtgärda (t.ex. i fråga om enhetliga rapporteringsformulär för fartyg, ökad effektivitet och lägre kostnader i hamnar samt standardisering av lastenheter). I stort sett håller man på med att åtgärda de fastställda eller förmodade hindren på olika plan – på EU-planet samt nationellt, regionalt och lokalt.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att genomföra en grundlig och systematisk granskning av de fastställda hindren, vart och ett för sig, i syfte att undanröja dem.
Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar tillsammans med Short Sea Shipping Focal Points och SPC i samarbete med medlemsstaterna och branschen.
Tidsplan: Fram till utgången av 2003.
2. Att hitta alla ytterligare hinder som bromsar närsjöfartens utveckling och arbeta för att hitta lösningar på dem.
Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, Short Sea Shipping Focal Points, branschen och SPC.
Tidsplan: Löpande.
3. Att effektivisera hamntjänsterna genom att anta förslaget till ett direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster²⁵ och genomföra det snarast möjligt.
Ansvariga: Medlemsstaterna, Europaparlamentet och berörda branscher.
Tidsplan: De första resultaten vid utgången av 2003. Därefter löpande.

²⁵ Se fotnot 7.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 8

TILLNÄRMNING AV NATIONELL TILLÄMPNING OCH DATORISERING AV GEMENSKAPENS TULLFÖRFARANDEN

Tullförfarandena är en viktig del av närsjöfarten inom EU. Det beror på att ett fartyg som seglar mellan två hamnar i EU tillfälligt lämnar gemenskapens tullterritorium tills den anlöper den andra hamnen. Lasten ombord har inte längre status som EU-last såvida inte EU-statusen kan bevisas med hjälp av ett statusdokument eller bibehålls under en transitering. Detta utgör ytterligare en börda för närsjöfarten i jämförelse med landtransporter, där någon motsvarande förlust av EU-statusen normalt inte sker mellan EU:s medlemsstater, såvida inte ett tredje land passeras.

Den pågående utvecklingen i riktning mot elektronisk överföring av tulluppgifter ("*e-Customs*" – e-tull, dvs. elektronisk tulladministration) bör hjälpa närsjöfarten genom att snabba på och förenkla de förfaranden som krävs för att klarera lasten.

Som ett av de första stegen i projektet *e-Customs* kommer omkring 3 000 tullstationer i 22 länder snart att införa det nya datoriserade transiteringssystemet ("*New Computerised Transit System*", NCTS). Det innebär att pappersarbetet för transporter med det administrativa enhetsdokumentet ("*Single Administrative Document*", SAD) kommer att ersättas av elektroniska meddelanden. Som steg nr 2 skulle systemet i framtiden också utsträckas till att omfatta transporter som för närvarande sker enligt förenklade transiteringsförfaranden för vissa transportsätt. Systemet skulle på så sätt stegvis komma att bli ryggraden i e-tull.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Tillnärmning av de nationella tillämpningarna av gemenskapens tullbestämmelser och förbättring av samarbetet mellan nationella tullmyndigheter, framför allt genom åtgärdsprogrammet för tullfrågor i gemenskapen (Tull 2007) med hjälp av kontaktgruppen för tullchefer i EU:s nordliga hamnar (RALFH).²⁶
Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar och medlemsstaterna.
Tidsplan: Löpande.
2. Införa det nya datoriserade transiteringssystemet (NCTS) för gemenskapen samt gemensamma transiteringsförfaranden.
Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar och medlemsstaterna.
Tidsplan: Fram till mitten av 2003.
3. Fortsatta lagstiftningsåtgärder som tillåter överföring av elektroniska dokument i stället för inlämning pappersdokument. Målet är att skapa en obyråkratisk miljö där användningen av pappersdokument är begränsad till ett minimum.
Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar och medlemsstaterna.
Tidsplan: Löpande.

²⁶

Se fotnoterna 9 och 10.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 9

FORSKNING OCH TEKNISK UTVECKLING (FoU)

Gemenskapen genomför hela tiden FoTU-insatser för att utveckla närsjöfarten och hamnverksamheten så att de befinner sig i främsta linjen vad gäller tekniska innovationer. Målen med forskningen har t.ex. varit att förbättra kvaliteten och säkerheten inom sjöfarten och göra den ännu miljövänligare. Nyligen inrättades ett tematiskt nätverk för närsjöfart. Syftet är att arbeta med frågor av omedelbar politisk betydelse.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att inom ramen för det tematiska nätverket för närsjöfart genomföra uppgifter som har omedelbar politisk betydelse för närsjöfarten:

- En jämförande undersökning av priserna för dörr-till-dörr-transporter med olika transportsätt.
- En undersökning av den miljöpåverkan dörr-till-dörr-transporter med närsjöfart har jämfört med andra transportsätt.
- Utarbetande av en avståndstabell för att på ett enkelt sätt omvandla tillgängliga data om närsjöfartens transportmängder (i ton) till antal tonkilometer mellan bestämda hamnar (arbetet samordnas med Eurostats pågående arbete).

Ansvariga: Ett utvalt konsortium i samordning med kommissionens berörda avdelningar.

Tidsplan: Fram till 2005.

2. Att inom ramen för sjätte ramprogrammet för FoTU

- vidareutveckla skeppsbyggnadstekniken (framför allt för snabba ro-ro-fartyg och nya typer av snabba lo-lo-fartyg, men även för andra fartygsalternativ),
- vidareutveckla hamntekniken,
- ta fram utrustning och teknik speciellt avsedd för närsjöfart,
- ta fram nya tekniska lösningar för administrativa rutiner.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar.

Tidsplan: Till 2007.

3. Att på ett klart och tydligt sätt informera den breda allmänheten om resultat från FoTU-projekt inom sjöfartsområdet.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar.

Tidsplan: Löpande.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 10

SAMORDNADE SERVICEPUNKTER FÖR MYNDIGHETER

Man bör vidta åtgärder både på myndighetsplanet i medlemsstaterna och i enskilda hamnar i syfte att inrätta samordnade servicepunkter för myndigheter (*"one-stop administrative shops"*)²⁷. På så sätt skulle man ytterligare förenkla och påskynda rutinerna för ankomst, avgång och klarering av fartyg. Åtgärderna måste vara sådana att säkerhet eller skydd inte åsidosätts.

Den här typen av samordnad myndighetsutövning kan anta olika former. Antalet myndigheter som går ombord på fartygen skulle kunna begränsas genom att vissa uppgifter, som en myndighet har, delegeras till en annan myndighet, till hamnförvaltningen eller till skeppsmäklaren, något som redan nu sker i några medlemsstater. I stället för att ha myndigheterna utspridda i hamnområdet, eller t.o.m. ha dem uppdelade på närliggande hamnar, bör det i varje hamnområde finnas ett gemensamt myndighetsställe för fartyg där man kan få alla nödvändiga formaliteter utförda. Alternativt bör det åtminstone finnas en informationspunkt som kan upplysa om vilka formaliteter som måste uppfyllas, hur man bäst gör det och var. Under alla omständigheter behöver man samordna de olika kontroller som kontrollorganen utför så att de stör fartygsverksamheten så litet som möjligt.

Förutom att se till att formaliteterna för fartyg går snabbare bör man genom denna samordnade myndighetsutövning också hjälpa till med att påskynda formaliteterna för baklandstransporter till och från hamnområdet på vägar, järnvägar och inre vattenvägar.

Man bör skyndsamt utveckla bruk av elektroniska hjälpmedel för kommunikation mellan fartyg och myndigheter i form av standardiserade meddelanden. Detta arbetssätt bör utsträckas till att omfatta hela transportkedjan, t.ex. även rutiner som rör säkerheten (se även insatsområdena 4 och 8).

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att främja förslaget om samordnade servicepunkter för myndigheter (*"one-stop administrative shops"*) i hamnar i syfte att minska antalet myndigheter som går ombord och kontrollerar varje fartyg – eller åtminstone samordna deras verksamhet – och att tillhandahålla hamnkunderna ett gemensamt myndighetsställe eller en informationspunkt för administrativa formaliteter.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, medlemsstaterna, hamnmyndigheterna och Short Sea Shipping Focal Points.

Tidsplan: Löpande.

²⁷ Sådan samordnad myndighetsutövning (*"one-stop administrative shops"*) kallas ibland på engelska även för *"single windows"* (ungefär "samordning myndighetsutövning genom en enda lucka").

2. Att utreda vilka möjligheter höghastighetsvattenvägarna (se insatsområde 4) erbjuder när det gäller att komma vidare med förslaget om samordnade servicepunkter för myndigheter.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar.

Tidsplan: Fram till utgången av 2003.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 11

KONTAKTPERSONER FÖR NÄRSJÖFART (SHORT SEA SHIPPING FOCAL POINTS) – ATT TRYGGA DERAS CENTRALA ROLL

Alla sjöfarande medlemsstater plus sjöfartsnationerna Norge och Island har utsett kontaktpersoner för närsjöfart (*Short Sea Shipping Focal Points*). Det är statliga tjänstemän med speciellt ansvar för att främja och bygga ut närsjöfarten i medlemsstaterna. Sedan 1999 har de samarbetat i ett nätverk på Europaplanet för att kartlägga behoven hos närsjöfarten och komma med idéer och lösningar för att främja den. Kontaktpersonerna möts med jämna mellanrum under kommissionens ordförandeskap. Kommissionen tillhandahåller också ett sekretariat för mötena och ett Internetbaserat webbverktyg (CIRCA²⁸) som används för utbyte av information och uppslag mellan mötena. I och med utvidgningen av Europeiska unionen har några av kandidatländerna som är klara för anslutning – Estland, Litauen, Polen och Slovenien – och kandidatlandet Turkiet utsett motsvarande Short Sea Shipping Focal Points. De deltar som observatörer i det arbete som gruppen av kontaktpersoner bedriver.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att trygga ett löpande samarbete mellan Short Sea Shipping Focal Points och med kommissionen genom att anordna möten med jämna mellanrum och genom att mellan mötena hålla informationsflödet vid liv med hjälp av det Internetbaserade webbverktyget CIRCA.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar och Short Sea Shipping Focal Points.

Tidsplan: Löpande.

2. Att sörja för att kandidatländerna knyts till det arbete Short Sea Shipping Focal Points bedriver. Syftet med detta är att kandidatländerna redan från början skall tillmäta närsjöfarten central betydelse i stället för att ensidigt betona vägtransporternas betydelse.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar tillsammans med Short Sea Shipping Focal Points och SPC.

Tidsplan: Snarast möjligt.

²⁸ CIRCA = "Communication and Information Resource Centre Administrator" (dataverktyg för administration av Internetbaserat kommunikations- och informationsresurscenter).

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 12

SHORT SEA PROMOTION CENTRES (SPC) – ATT GE DEM VÄGLEDNING OCH SE TILL ATT DE FUNGERAR VÄL

Nästan alla sjöfarande medlemsstater samt sjöfartsnationerna Norge och Polen har Short Sea Promotion Centres (SPC) (center för främjande av närsjöfart). Bakom centren står affärsintressen, och de fungerar som ett praktiskt verktyg för att främja närsjöfarten på det nationella planet. I allt väsentligt har de en oberoende ställning gentemot olika intressenter, t.ex. rederier och hamnar. De ger råd till transportkunder och uppmuntrar dem att använda sig av närsjöfarten. För närvarande håller man på att knyta samman SPC i ett nätverk, "European Short Sea Network" (ENS)²⁹ (ett europeiskt nätverk för närsjöfart). På så sätt får man ett gemensamt forum för ett Europaomfattande främjande av närsjöfart. Genom att samarbeta i ett nätverk får centren också möjlighet att utbyta information och bästa arbetsmetoder ("best practice") samt att lämna praktiska råd som omfattar båda ändar av en transport med närsjöfart. Kommissionen ger sitt starka stöd åt dessa center, deras verksamhet och deras samarbete i nätverket.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att se till att SPC och deras European Short Sea Network fungerar väl och att vägleda deras arbete i riktning mot konkreta och praktiska sätt att bygga ut närsjöfarten.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar i samarbete med SPC.

Tidsplan: Löpande.

2. Att ge politiskt, praktiskt och ekonomiskt stöd åt den verksamhet som SPC och deras europeiska nätverk bedriver.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, Short Sea Shipping Focal Points, nationella myndigheter och branschen.

Tidsplan: Allmänt stöd och privat ekonomiskt stöd: Löpande.
Offentligt ekonomiskt stöd: Till dess centren blir självförsörjande genom medlemsavgifter och andra privata medel.

3. Att utvidga den geografiska täckningen av SPC så att de omfattar inte enbart EU:s medlemsstater inom närsjöfartsområdet utan även de kandidatländer som är klara för anslutning.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, Short Sea Shipping Focal Points och SPC.

Tidsplan: Så snart som möjligt.

²⁹

Se www.shortsea.info.

4. Att tillhandahålla det Internetbaserade webbverktyget CIRCA³⁰ för utbyte av information mellan medlemmarna i European Short Sea Network (det europeiska nätverket för närsjöfart) och med kommissionens berörda avdelningar samt att gemensamt ansvara för underhållet av verktyget.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar och SPC.

Tidsplan: Löpande.

³⁰

Se fotnot 28.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 13

FÖRÄNDRA NÄRSJÖFARTENS IMAGE TILL ATT MOTSVARA ETT ATTRAKTIVT TRANSPORTALTERNATIV

En viktig åtgärd för att öka användningen av närsjöfarten är att ändra dess image från att betraktas som ett föråldrat och långsamt transportsätt till en image som motsvarar dagens verklighet – ett transportsätt som fungerar som en dynamisk länk i transportkedjan från dörr till dörr. Som regel kan närsjöfarten idag erbjuda en hög grad av snabbhet, tillförlitlighet, flexibilitet, regelbundenhet, trafiktäthet och lastsäkerhet. Transportkunderna bör ha bättre kännedom om detta när de väljer transportsätt.

För att åstadkomma denna imageförändring måste närsjöfarten leva upp till bilden av ett modernt, dynamiskt transportsätt. Men dessutom måste man öka medvetenheten – framför allt hos speditörer – om de möjligheter som närsjöfarten kan erbjuda. Detta är i första hand uppgifter för de berörda branscherna att genomföra. Men även myndigheter och kommissionen kan bidra i väsentlig grad.

Man bör också hålla i minnet att närsjöfarten inte bara svarar för godstransporter utan också transporterar hundratals miljoner passagerare varje år i Europa, både i linjefart och med kryssningsfartyg. För persontrafiken måste närsjöfarten erbjuda god passagerarservice, både i hamnar och ombord på fartygen.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att göra närsjöfarten och dess nuvarande möjligheter kända genom att sprida information och delta i konferenser, seminarier och workshoppar, som lockar till sig även transportkunder. Att anslå betydande resurser till offentliga presentationer.
Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar, Short Sea Shipping Focal Points, branschen och SPC.
Tidsplan: Löpande.
2. Att tillhandahålla färsk, opartisk information om närsjöfartspolitik till allmänheten via Internet. Här ingår också vidareutveckling av befintliga webbplatser.
Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar³¹, Short Sea Shipping Focal Points och SPC³².
Tidsplan: Löpande.

³¹ Se fotnot 14.

³² Se ESN:s webbplats www.shortsea.info och webbplatserna för nationella SPC (via länkar från ESN:s webbplats). I den här åtgärden ingår ett löpande arbete med att sammanställa europeiska databaser för linjefart och trampfartyg.

3. Att presentera exempel på lyckade närsjöfartsförbindelser – och misslyckanden man kan dra lärdom av – på kommissionens webbplats för närsjöfart (http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/index_sss.html).

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar.

Tidsplan: Löpande.

PROGRAM FÖR FRÄMJANDE AV NÄRSJÖFART

INSATSOMRÅDE 14

INSAMLING AV STATISTIK

Den Europaomfattande statistiken om närsjöfarten har inte varit tillräckligt utförlig. Den europeiska hamnorganisationen ESPO ("European Sea Ports Organisation") och 22 av dess medlemshamnar³³ har försett kommissionen med statistiska uppgifter. Kommissionen vill uttrycka sin tacksamhet till dessa hamnar samt till ESPO för samordningen av arbetet. Metoden att använda ett stickprov med 15 europeiska hamnar har redan testats och enligt kommissionens meddelande från 1999 [KOM(1999) 317 slutlig] visat sig vara tillräckligt tillförlitlig.

Läget kommer att bli bättre med tiden eftersom rådets direktiv beträffande sjöfartsstatistik³⁴ nu har varit i full kraft sedan år 2000 (på grund av begärda undantag kan det dock hända att data för 1997–1999 inte är kompletta). Omkring 350 hamnar lämnar utförliga uppgifter i enlighet med direktivet. Inom ramen för direktivet kan man tillhandahålla de flesta av de uppgifter som behövs för närsjöfarten, inklusive uppgifter om transporter mellan två hamnar. På medlemsstaternas begäran skall spridningen av uppgifterna begränsas till att omfatta detaljnivån 'hamn-havskustområde', dvs. ner till nivån med data om transporter från viss hamn till visst kustområde. Men det kommer att ta ännu några år innan man med direktivets hjälp kan få fram dataserier för att kunna göra trendanalyser.

PLANERADE ÅTGÄRDER

1. Att samla in statistik om närsjöfarten, i enlighet med direktivet beträffande sjöfartsstatistik parallellt med hjälp av Europeiska hamnorganisationen (ESPO) till dess att man med hjälp av direktivet får fram tillräckliga tidsserier för att fastställa trender och göra tillförlitliga jämförelser mellan transportsätt.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar i samarbete med Europeiska hamnorganisationen (ESPO) and Short Sea Shipping Focal Points.

Tidsplan: Fram till 2006.

2. Att utsträcka statistikinsamlingen till att omfatta även kandidatländerna.

Ansvariga: Kommissionens berörda avdelningar i samarbete med Europeiska hamnorganisationen (ESPO) och Short Sea Shipping Focal Points.

Tidsplan: Till 2004.

³³ Se fotnot 3.

³⁴ Rådets direktiv 95/64/EG av den 8 december 1995 om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss (EGT L 320, 30.12.1995, s. 25) såsom det genomförts genom kommissionens beslut 98/385/EG av den 13 maj 1998 (EGT L 174, 18.6.1998, s. 1), 2000/363/EG av den 28 april 2000 (EGT L 132, 5.6.2000, s.1) och 2001/423/EG av den 22 maj 2001 (EGT L 151, 7.6.2001, s. 41).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om intermodala lastenheter

MOTIVERING

INLEDNING

Detta förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv tillkännagavs i kommissionens vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden"³⁵. Det grundas på artiklarna 71 och 80 i fördraget.

Gemenskapen måste föreslå en hållbar lösning på transportproblemen för att minska flaskhalsarna i infrastrukturen, särskilt vad gäller vägtrafiken. Det ligger således i gemenskapens intresse att multimodaliteten blir mer lockande för transportanvändarna.

Transportörerna använder idag flera metoder för multimodal transport.

- Förare av motordrivna fordon använder, tillsammans med dessa, specialutrustade tåg eller färjor. Detta kallas för åtföljande transporter.
- Särskilt konstruerade påhängsvagnar befordras bl.a. med tåg. Man har konstruerat särskilda järnvägsvagnar för detta ändamål.
- Container³⁶ eller växelflak³⁷ lastas om från ett transportsätt till ett annat.

Detta förslag omfattar bara det sista fallet. Att det finns många olika intermodala lastenheter (ILE)³⁸ som skiljer sig från varandra när det gäller hur de skall hanteras och säkras minskar effektiviteten vid omlastning. Man måste undersöka varje intermodal lastenhet för att fastställa hur man skall hantera den och inrätta anläggningar för hantering av dessa enheter och även modifiera befintliga anläggningar. Samma sak gäller för enheternas fastgörande på de fordon eller fartyg som skall transportera dem. Omlastningarna blir därför komplicerade och långsamma och medför onödiga kostnader. Det är därför nödvändigt att standardisera anordningarna för hantering och säkring av de intermodala lastenheterna.

Säkerheten har högsta prioritet. För att begränsa risken att odeklarerat gods införs eller att fripassagerare tar sig in bör de nya intermodala lastenheterna vara utrustade med varningsanordningar som utlöses om enheterna öppnas.

För att garantera säkerheten och minska risken för personer och varor till ett minimum måste alla intermodala lastenheter som används i Europa omfattas av ett underhållskrav och återkommande kontroller. Kraven på underhåll och återkommande inspektioner för de containrar som används i internationell trafik kommer också från CSC³⁹ som antagits på internationell nivå. Genomförandebestämmelserna för dessa åtgärder bör vara enhetliga.

³⁵ KOM (2001) 370, 12.9.2001.

³⁶ Container: Låda som är tillverkad för godstransport och som är tillräckligt stabil för upprepad användning, som kan staplas och som har anordningar som tillåter omlastning mellan olika transportsätt.

³⁷ *växelflak*: enhet som är tillverkad för godstransport, anpassad för optimalt utnyttjande av de tillåtna vägfordonens dimensioner (en grundläggande skillnad mot containrarna) och utrustade med gripordningar som möjliggör omlastning mellan olika transportsätt, vanligtvis mellan järnväg och väg.

³⁸ ILE: intermodal lastenhet, dvs. container eller växelflak.

³⁹ CSC : Konventionen om säkerhet för containrar som antogs den 2 december 1972 trädde i kraft den 6 september 1977 och ändrades 1981, 1983, 1991 och 1993. Den finns på Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) hemsida, www.imo.org

Europa har behov av en *optimal intermodal lastenhet*, EILE⁴⁰, som kombinerar containerns fördelar (dess hållfasthet och staplingsmöjligheter) och växelflakens, särskilt dess större kapacitet. En sådan europeisk intermodal lastenhet kommer att kunna användas i fyra transportsätt (järnväg, väg, sjöfart och inre vattenväg) och dess omlastning mellan dessa olika transportsätt kommer att förenklas. För att uppfylla de nödvändiga kraven på maximal intermodalitet bör den kunna staplas, lyftas och klara av sjötransporter. Den bör ha maximalt med utrymme för transport av ISO-lastpallar⁴¹ och möjliggöra snabb lastning och lossning för att minska kostnaderna och tidsförlusterna. Denna europeiska intermodala lastenhet kan bestå av en lastenhet med flera användningsområden för torrlaster vilket möjliggör lastning av två lastpallar sida vid sida. Den inre bredden bör således vara minst 2 x 1 200 mm plus det nödvändiga, men ännu inte fastställda, manöverutrymmet. Den yttre bredden bör vara så liten som möjligt, helst 2 500 mm för att ta hänsyn till befintliga styrskenor i vissa fartyg. Dessa europeiska intermodala lastenheter skall under alla omständigheter kunna användas i vägtransporten. De bör således uppfylla bestämmelserna i direktiv 96/53/EG⁴². Det finns få intermodala lastenheter som uppfyller dessa krav.

Slutligen fastställs det i förslaget till direktiv väsentliga krav avseende säkerhet, driftskompatibilitet, hantering, säkring, hållfasthet, kodning och identifiering av enheterna. På grundval av dessa krav kommer kommissionen att be de europeiska standardiseringsorganisationerna att fastställa harmoniserade standarder för att utarbeta användbara parametrar för att uppfylla de väsentliga kraven. En föreskrivande kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna och kommissionen kommer att inrätta de särskilda krav för driftskompatibilitet avseende de intermodala lastenheterens egenskaper som är nödvändiga för att säkerställa att de kan användas i flera transportsätt. Förfaranden för återkommande kontroller av lastenheter bör garantera att de alltid uppfyller ovannämnda krav. Detta system syftar till följande:

- Att säkerställa en tillfredsställande underhållsnivå för alla intermodala lastenheter som används i Europa, oavsett när de togs i bruk.
- Att underlätta omlastningen mellan olika transportsätt genom att harmonisera vissa egenskaper hos de intermodala lastenheterens anordningar för hantering och säkring. Genom direktivet blir det obligatoriskt att uppfylla kraven på detta område för alla intermodala lastenheter som tas i bruk 24 månader efter det datum då medlemsstaterna införlivat direktivet.
- Att de nya intermodala lastenheter ska vara utrustade med de bästa anordningar mot intrång som finns. Standarden på dessa anordningar skall höjas i takt med den tekniska utvecklingen.
- Att definiera en europeisk intermodal lastenhet som kombinerar containerns och växelflakets fördelar och som uppfyller de krav och de förfaranden för bedömning av överensstämmelse och återkommande kontroller som är tillämpliga för alla nya intermodala lastenheter. Direktivet gör det inte obligatoriskt att använda en sådan europeisk intermodal lastenhet.

⁴⁰ EILE: europeisk intermodal lastenhet.

⁴¹ Lastpall: pall, vanligtvis av trä, som möjliggör en enkel hantering av gods. De standardiserade mått som är vanligast förekommande i Europa är 800 x 1 200 mm och 1 000 x 1 200 mm (ISO 6780).

⁴² Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

Det borde räcka med en tidsfrist på tre år från och med godtagandet av det uppdrag som Europeiska kommissionen kommer att vidarebefordra till de europeiska standardiseringsorganen för att utforma nästan alla förslag till harmoniserade standarder.

Det borde räcka med en tidsfrist på två år från och med arbetets början för att den föreskrivande kommitté som fastställts i direktivet skall kunna fastställa de särskilda kraven på driftskompatibilitet.

Det ligger i sakens natur att bestämmelserna om anordningarna mot intrång förändras löpande.

5. BLEMET: MÅNGA OLIKA TEKNISKA EGENSKAPER

1. För att den multimodala transporten skall bli attraktiv måste den vara lätt att använda och svara mot användarnas behov. Den måste minst erbjuda samma fördelar som ren vägtransport. Komplementariteten mellan de olika transportsätten måste stärkas och det måste gå att kombinera deras fördelar i transportkedjorna från dörr till dörr. Övergången mellan de olika transportsätten måste ske utan att kontinuiteten bryts och den måste erbjuda en hög driftskompatibilitetsnivå. Det faktum att det finns så många olika intermodala lastenheter försvårar omlastningarna.
2. De containrar som vanligtvis används i Europa (20 och 40 fot) uppfyller Internationella standardiseringsorganisationens (ISO) standarder. Även andra containrar som har annorlunda tekniska egenskaper (bredd, höjd, utformning etc.) används. Rent allmänt kan dessa containrar användas i de fyra transportsätten. De är oftast staplingsbara och kan lyftas med kran. De erbjuder emellertid oftast inte någon optimal lastningskapacitet för ISO-lastpallar⁴³ och de kan inte fullt ut använda de maximala mått som är tillgängliga vid marktransport. Detta är anledningen till att de används i så begränsad omfattning vid väg- och järnvägstransporterna i Europa.
3. Växelflaken är först och främst utformade för omlastning mellan järnväg och väg. De gör det möjligt att effektivt använda vägfordonens och järnvägsvagnarnas kapacitet men de erbjuder inte någon ekonomisk lösning för transporten på inre vattenvägar eller för sjöfarten. De är vanligtvis inte staplingsbara då deras väggar inte är tillräckligt starka, de klarar inte sjötransport och kan inte lyftas av kranar. Det finns växelflak med olika mått och egenskaper. CEN har utarbetat ett visst antal europeiska standarder för växelflak.
4. De olika utformningarna, måtten och tekniska egenskaperna försämrar intermodaliteten och gör att den inte erbjuder en sådan driftskompatibilitet som de intermodala lastenheterna borde möjliggöra. Hanteringen försenas eftersom varje låda måste identifieras separat för att rätt teknik skall väljas. Lyftanordningarna måste ofta finjusteras eller ändras. Detta medför onödiga kostnader i transportkedjan. Växelflaken används bara vid väg- eller järnvägstransporter (och i vissa fall vid ro-ro-transporter⁴⁴ på korta avstånd) medan containrar huvudsakligen används vid sjötransporter eller vid transporter på vattenvägar. Detta gör att investeringsbesluten

⁴³ Standardiseringen av lastpallar har lett till en viss harmonisering vad gäller mått och förpackningar för tillverkade varor i internationell handel för att maximalt utnyttja pallarnas mått.

⁴⁴ Ro-Ro (Roll-on-Roll-off): Ett havsgående fartyg som möjliggör lastning och lossning genom att vägfordon eller järnvägsfordon rullas av och på.

vad gäller de intermodala lastenheterna försvåras. Transportsystemets kapacitet kan inte utnyttjas fullt ut och det går inte att säkerställa en oavbruten intermodalitet.

6. METOD: HARMONISERING OCH STANDARDISERING

5. Det handlar om att lösa följande tre problem:

- Den komplicerade hanteringen och bristen på driftskompatibilitet.
- Avsaknaden av optimala intermodala lastenheter som kan användas vid alla transportsätt.
- Behovet av ett förbättrat enhetligt system för de berörda enheternas egenskaper vad gäller ovannämnda områden, inbegripet säkerhet.

6. Dessa problem kan lösas genom att vissa egenskaper hos de nya intermodala lastenheterna harmoniseras så att de blir säkrare och så att deras hantering blir mer enhetlig. Genom att fastställa egenskaper och prestanda för en ny typ av intermodal lastenhet, den europeiska intermodala lastenheten, kommer det att bli möjligt att skapa en enhet som kombinerar containrarnas och växelflakens fördelar och som även uppfyller de föreskrifter och krav som är tillämpliga för de nya intermodala lastenheterna. Kommissionen kommer att anförtro de europeiska standardiseringsorganisationerna uppgiften att utarbeta harmoniserade standarder och tillsammans med medlemsstaterna kommer den att anta särskilda krav på driftskompatibilitet som kommer att bli obligatoriska efter antagandet.

6.1. Harmoniserade driftskompatibilitetsegenskaper för de intermodala lastenheterna

7. De intermodala lastenheterna har olika egenskaper. Vissa hanteras nedifrån (t.ex. med en gaffeltruck), medan andra lyfts ovanifrån (t.ex. med en kran). De har sina fästen på olika platser och de har även olika grader av robusthet. Dessa problem kan lösas genom att det införs en rad harmoniserade gemensamma egenskaper som gör hanteringen enhetlig, underlättar lagringen och gör säkringen på transportmedlen effektivare.

8. Harmoniseringen av hörnbeslagens placering och utformning, öppningar för slingband och gaffelfickor skulle göra hanteringen av enheterna mer enhetlig. En del experter anser att en sådan enhetlighet skulle halvera den genomsnittliga omlastningstiden. Harmoniseringen av mellanstöd, som stödfötter, skulle underlätta lagringen mellan olika transportsätt. En gemensam definition av områden som har tillräcklig styrka för att klara de intermodala lastenheternas vikt under transport (lastöverföringsytor) skulle minska skaderisken och underlätta att enheterna placeras rätt. Dessutom skulle en effektiv och tillförlitlig säkring av lasterna på vägfordonen, vagnarna och fartygen kunna underlättas genom en harmonisering av gränssnitten med anordningarna för att säkra lasterna.

9. Definitionen, utformningen och den exakta placeringen av dessa harmoniserade egenskaper varierar mellan olika intermodala lastenheter t.ex. beroende på deras längd och konfigurering (väggarnas styrka t.ex.). I detta direktiv fastställs väsentliga krav på grundval av vilka kommissionen kommer att be de behöriga standardiseringsorganen att fastställa harmoniserade standarder, beroende på klass

och kategori för de intermodala lastenheterna. Dessa standarder kommer att kunna användas av tillverkarna och i detta fall kommer deras produkter att antas uppfylla de väsentliga kraven. Det kommer att inrättas obligatoriska särskilda krav på driftskompatibilitet genom förfarandet med en föreskrivande kommitté.

10. De harmoniserade intermodala lastenheterna kommer att vara försedda med en CE-märkning som visar att de uppfyller kraven och som gör det lättare att identifiera dem under hanteringen.
11. Det kommer emellertid att finnas vissa skillnader av följande skäl:
 - Det är inte ekonomiskt försvarbart att kräva att de befintliga intermodala lastenheterna skall ändras eller bringas i överensstämmelse med de harmoniserade egenskaperna. Så länge som dessa intermodala lastenheter är i bruk kommer det följaktligen att finnas vissa skillnader. Dessa gamla intermodala lastenheter kommer emellertid gradvis att försvinna från marknaden (fem år i genomsnitt för de minst stabila växelflaken och mellan tio och femton år för de kraftigaste containrarna).
 - Man kan inte heller kräva att alla intermodala lastenheter skall vara lika robusta som de staplingsbara intermodala lastenheterna. Man kommer fortfarande att kunna hitta ”klen” växelflak på containermarknaden eftersom det är billigare att tillverka dem och de har ett visst antal användningsområden (till exempel då sjötransport inte är ett alternativ).

6.2. Standardiserad europeisk intermodal lastenhet

12. En europeisk intermodal lastenhet bör kombinera containerns fördelar (möjlighet att stapla och lyfta dem och att transportera dem till sjöss) och växelflakets (bl.a. dess större bredd). För att säkerställa en maximal intermodalitet bör en europeisk intermodal lastenhet få användas utan begränsningar på alla transportsätt och vara lätt att omlasta. En europeisk intermodal lastenhet bör vara en lastenhet med flera användningsområden för torrlaster med möjlighet till öppning i bortre ändan, sidoväggen eller taket.
13. Eftersom det idag inte finns tillräckligt många intermodala lastenheter av denna typ föreskrivs det i detta direktiv väsentliga och särskilda krav på driftskompatibilitet för detta ändamål. På grundval av dessa väsentliga krav kommer kommissionen sedan att begära att de europeiska standardiseringsorganen utarbetar harmoniserade standarder. Mycket har redan gjorts inom detta område, både i CEN och som ett led i FoTU⁴⁵-arbetet. Detta förslag grundar sig huvudsakligen på de arbeten som har gjorts av CEN och i forskningsprojektet UTI-NORM⁴⁶. Dessa arbeten kan utgöra grunden

⁴⁵ FoTU: Forskning och teknisk utveckling.

⁴⁶ Forskningsprojektet UTI-NORM som helt har finansierats av kommissionen till ett belopp av 179 000 euro, har referensnummer JC-98-RS.5039. Genom projektet sammanfattades läget och de framtida behoven vad gäller standardiseringen av de intermodala lastenheterna preciserades. Projektet drevs av BIC (bureau international des conteneurs et du transport intermodal), l'UIRR (union internationale des sociétés de transport combinés rail – route), ett tyskt konsultföretag (Hannoversche Konsulding für Verkehrswesen, Transporttechnik und elektronische Datenverarbeitung) och ett brittiskt företag (Three Quays Marine Services Ltd).

Deras slutsatser visar att en container eller ett staplingsbart växelflak med måtten 2 550 x 2 900 x 13 600 mm skulle vara en optimal kompromiss för Europa. Denna lastenhet skulle på bästa sätt utnyttja de

för harmoniserade standarder och särskilda krav på driftskompatibilitet för de europeiska intermodala lastenheternas inre mått:

- längd: två olika typer. Den långa typen bör göra det möjligt att i den europeiska intermodala lastenhetens längd lasta 11 enheter på 1,2 meter med de manövermarginaler som eventuellt är nödvändiga. Den korta versionen bör göra det möjligt att lasta sex av dessa enheter, under samma villkor. Det första alternativet väljs då den har optimala egenskaper jämfört med ISO-pallarna och den maximala längd som är tillåten för vägtransport. Den andra längden väljs då den ligger nära vad som högst kan transporteras parvis på fordonståg utan att man behöver använda specialfordon (som korta kopplingsanordningar). De två typerna kan transporteras på järnväg, till sjöss och på inre vattenvägar.
- bredd: enheten bör göra det möjligt att lasta tre pallar sida vid sida, antingen 3 gånger 800 mm eller två pallar i längsgående riktning, eller 2 gånger 1 200 mm, plus det manöverutrymme som är nödvändigt, utan att överstiga 2 550 mm vilket är den maximala bredd som är tillåten vid vägtransport.
- höjd: den valda höjden är 2 670 mm, eftersom växelflaken vanligtvis har en höjd på 2 670 mm⁴⁷. Detta innebär att höjden är högre än standardhöjderna för containrarna enligt ISO 668 och 650 serie 1 (2 438 mm och 2 591 mm) och erbjuder mer utrymme. Dessutom kan en sådan enhet användas på de stora järnvägslinjerna där vagnar med standardhöjd används.

14. Varje standardiseringsåtgärd innebär begränsningar. De europeiska intermodala lastenheternas mått skulle kunna ge upphov till följande problem:

maximala mått och maximala kapacitet som är tillåten vid vägtransport under första och sista etappen av en intermodal transport. Den kortaste lastenheten för järnvägstransport (2 550 x 2 900 x 7 450 mm) skulle också ha fördelar: användning i alla markbundna transportsätt, förbättring av de ekonomiska villkoren för sjötransport samtidigt som en fullständig driftskompatibilitet med väg- och järnvägsväxelflaken säkerställs, staplingskapacitet, en bredd som motsvarar pallarnas, förenklad lastning och lossning, optimalt utnyttjande av de tillåtna dimensionerna för vägtransport, ganska låg tillverkningskostnad, generella ekonomiska fördelar tack vare en minskning av det stora antalet former och dimensioner som finns för närvarande, kompatibilitet med de vanligaste typerna av lyftutrustning, överensstämmelse med konventionen om säkerhet för containrar. Även om man i studien är medveten om att denna nya typ av enhet riskerar att leda till vissa problem, särskilt för fartyg och pråmar med cellindelning och på vissa järnvägsförbindelser, anses det i studien att fördelarna överväger nackdelarna.

⁴⁷

Se COST 339 - små containrar, punkt 5.2.4 i slutrapporten, 2001.

- längd:
 - På fartyg och pråmar med cellindelning skulle styrskenorna behövas justeras till en ny längd, vilket skulle medföra marginalkostnader. I vissa fall, då fartygen är byggda för vissa containerlängder, skulle konstruktionskraven reducera lastningsutrymmet.
 - De långa europeiska intermodala lastenheterna kan inte utnyttja de nuvarande standardjärnvägsvagnarnas kapacitet fullt ut.

- bredd:
 - En yttre bredd på över 2 500 mm kan skapa problem, t.ex. för vissa fartyg med cellindelning, där cellerna endast skulle ha en bredd på 2 500 mm, vilket skulle nödvändiggöra en anpassning av styrskenorna. En del av lastningsutrymmet skulle gå förlorat på vissa fartyg som seglar på inre vattenvägar, bl.a. de som är byggda för att ta fyra ISO-containrar sida vid sida utan någon marginal. Vissa fartyg klarar emellertid redan av icke-ISO containrar på 8 fot och 6 tum (ca 2,59 m) bredd.
 - höjd:
 - Järnvägsspårvidden i Förenade kungariket gör att de intermodala lastenheterna inte får vara högre än 2 540 mm.
15. Betydelsen av dessa problem får emellertid inte överdrivas. För järnvägstransporten kan korta europeiska intermodala lastenheter tillåta ett bättre kapacitetsutnyttjande av vagnarna. I Förenade kungariket har ett stort antal viktiga linjer som trafikerar kanaltunneln en spårvidd som tillåter en höjd på 2 670 mm för de intermodala lastenheterna med en öppen godsvagn med en lastningshöjd som är sänkt till 1 045 mm. För flod- eller sjötransport är det viktigt att understryka att styrskenorna även idag måste justeras ibland.
16. Det viktigaste argumentet är fortfarande att man vid transport av standardiserade pallar kan utnyttja de europeiska intermodala lastenheternas kapacitet bättre än ISO-containrarnas. Som en första uppskattning kan man sammanfatta de europeiska intermodala lastenheternas prestanda på följande sätt:
- En lång europeisk intermodal lastenhet kan ge 32 % högre lastningsgrad än en 40 fots ISO-container vid lastning med EUR-pallar.
 - En lång europeisk intermodal lastenhet kan ge 63 % högre lastningsgrad än en 20 fots ISO-container vid lastning med EUR-pallar.
17. I bilagan till denna motivering finns en jämförande tabell och några skisser som visar hur den tillgängliga ytan kan användas i de åtta nämnda fallen.
18. På grundval av de tillgängliga uppgifterna bedömer kommissionen att det antal vägfordon som krävs för att transportera samma mängd varor skulle minska med nästan 25 %⁴⁸ om alla fullt lastade intermodala lastenheter skulle ersättas med fullt lastade europeiska intermodala lastenheter.
19. För att vara intressanta för närsjöfarten och sjöfarten på inre vattenvägar bör de europeiska intermodala lastenheterna vara staplingsbara. Ro-ro-fartygen kan uppnå ett mer ekonomiskt utnyttjande av sin kapacitet om minst två enheter kan transporteras staplade på varandra. Lo-lo-fartygen⁴⁹ använder högre staplar (upp till 6 enheter i lastrummet vid full last). Även vid tillfällig lagring i terminaler och hamnar erbjuder möjligheten att stapla de europeiska intermodala lastenheterna betydande

⁴⁸ Se beräkningarna och antagandena i bilagan till motiveringen.

⁴⁹ "Lift on lift off", dvs. fartyg där de intermodala lastenheterna lastas och lossas med lyftkran.

ekonomiska fördelar för användning av det disponibla utrymmet. Som visas av standardiseringsprojektet prEN 13853 kan en kort europeisk intermodal lastenhet erbjuda en staplingskapacitet som motsvarar kapaciteten hos en 20 fots ISO-container. För långa europeiska intermodala lastenheter måste man hitta en godtagbar kompromiss mellan staplingskapacitet och emballagevikt. Det är därför som det i de väsentliga kraven i bilaga II fastställs att fyra fullt lastade europeiska intermodala lastenheter staplade på varandra skall kunna klara en sjöresa.

20. Under liknande produktionsvillkor kan de europeiska intermodala lastenheterna visa sig vara dyrare än containrarna (p.g.a. den större tillgängliga ytan) och växelflaken, beroende på den förstärkning av väggarna som förmodligen kommer att bli nödvändig för att man skall kunna stapla dem. De europeiska intermodala lastenheternas större kapacitet jämfört med containrarna bör i stort sett uppväga de ökade kostnaderna. Fördelen med att använda europeiska intermodala lastenheter jämfört med växelflak är minskade lagringskostnader och även minskade transportkostnader då spårvidderna möjliggör stapling under transport.
21. Kostnaden för en europeisk intermodal lastenhet kommer emellertid bero på antalet enheter som produceras, dvs. om detta initiativ blir en framgång. Att det finns så många olika sorters växelflak hindrar serieproduktionen och de stordriftsfördelar som kan realiseras bör uppväga de extra kostnader som förstärkningen av väggarna ger upphov till.
22. I de väsentliga kraven i bilaga II anges de egenskaper och prestanda som en europeisk intermodal lastenhet skall ha, samtidigt som enheten naturligtvis måste uppfylla de harmoniserade egenskaper i bilaga I som är tillämpliga för alla nya intermodala lastenheter.
23. Den europeiska intermodala lastenheten kommer att vara försedd med en CE-märkning som anger att den uppfyller kraven och som gör det lätt att identifiera den. Denna märkning är anbringad på grundval av de förfaranden och bestämmelser som fastställs i artikel 8 och i bilagorna IV och VII till detta direktiv.
24. Det kommer inte att vara obligatoriskt att använda europeiska intermodala lastenheter. Den europeiska transportsektorn får själv upptäcka dess fördelar.

ISO-containrarnas historia ger skäl att tro att en sådan europeisk intermodal lastenhet på sikt kan leda till stora förändringar för de europeiska logistik- och transportsektorerna. De mått som antogs 1964 för serie I (den enda serie som tagits fram och som fortfarande är i bruk) tog inte hänsyn till standardiseringsarbetena från 1947 avseende lastenheter (pallarna) då två moduler antogs: 800 mm x 1 200 mm och 1 000 mm x 1 200 mm. Genom detta arbete fastställdes till och med möjligheten att, när de inre måtten för de nya containrarna tillät detta, anta en modul på 1 200 mm x 1 200 mm. Dessa tre pallmått är ett resultat av grundmodulen för emballage (400 mm x 600 mm) som har påverkat måtten för möbler och särskilt för vitvaror.

25. De nominella längder som antogs innebar att merparten av de enheter som användes i världen vid den tiden, och som ägdes av amerikanska företag, inte motsvarar

standardmått. Till exempel hade SEA LAND fortfarande 1978 en containerpark med 35 fots containrar som uppgick till 55 000 TEU⁵⁰.

26. Trots dessa två nackdelar ökade världens containerflotta från 0,5 till 14,3 miljoner TEU mellan mitten av 1970 och mitten av år 2000. Under de fem senaste åren har den genomsnittliga ökningstakten varit 9 %. Framgången för ISO-standarden beror särskilt på de satsningar och investeringar som rederierna och uthyrningsföretagen har gjort. Standardiseringen skapade stabila internationella ramar som underlättade investeringsbesluten.

6.3. Säkerheten för de intermodala lastenheterna

27. Säkerheten för transporter och utrustning är ett av de viktigaste målen för gemenskapspolitiken inom transportområdet. Det är därför viktigt att de intermodala lastenheter som används i Europa uppfyller stränga säkerhetskrav. För att undvika alla risker bör de intermodala lastenheterna underhållas på ett effektivt sätt och omfattas av återkommande kontroller.
28. Rådet rekommenderade 1979⁵¹ att medlemsstaterna ratificerar Förenta nationernas internationella konvention om containersäkerhet som antogs den 2 december 1972 i Genève. Den ursprungliga konventionen ratificerades av de flesta medlemsstaterna men de sista ändringarna från 1993 har ännu inte trätt i kraft.
29. Denna konvention är ett internationellt instrument som syftar till att upprätthålla en hög säkerhetsnivå för människoliv inom containertransport och -hantering genom att föreskriva allmänt accepterade provningsförfaranden och därmed sammanhängande hållfasthetskrav. Konventionen kommer också att underlätta för den internationella containertransporten genom att enhetliga internationella säkerhetsregler som tillämpas på samma sätt för alla transportsätt föreskrivs.
30. I detta direktiv fastställs bestämmelser vad gäller underhåll och återkommande kontroller både för de internationella och de nationella transporterna. För att dessa krav inte skall strida mot medlemsstaternas internationella åtaganden är de förenliga med bestämmelserna i den internationella konventionen om containersäkerhet, som behandlar samma sak.
31. Det finns ingen anledning att undanta de intermodala lastenheter och de europeiska intermodala lastenheter som tillverkats före direktivets ikraftträdande från kravet på underhåll och återkommande kontroller. Dessa krav bör följaktligen omfatta samtliga intermodala lastenheter som används i gemenskapen.
32. I förslaget åläggs inte medlemsstaterna att underteckna eller godkänna konventionen om containersäkerhet eftersom dess bestämmelser omfattar kraven vad gäller säkerhet och ramen för de återkommande kontrollerna.

⁵⁰ TEU (Twenty-foot Equivalent unit): måttenhet som motsvarar en ISO-container med en längd på 20 fot (6,10 m), och som används för att mäta transportkapacitet eller -flöde.

⁵¹ Rådets rekommendation av den 15 maj 1979 om ratificeringen av den internationella konventionen om containersäkerhet, EGT L 125, 22.5.1979, s. 18.

33. Idag är transportsäkerheten en viktig fråga. Alla nya intermodala lastenheter bör vara utrustade med varningsanordningar, till exempel ett elektroniskt sigill av den senaste tekniken.

6.4. Förfaranden för bedömning av de intermodala lastenheterernas överensstämmelse och återkommande kontroller

34. I direktivet fastställs de förfaranden för bedömning av överensstämmelsen av de intermodala lastenhetererna och de europeiska intermodala lastenhetererna med de tillämpliga kraven, i enlighet med rådets beslut 93/465/EG⁵². Förfarandena för bedömning av överensstämmelse och återkommande kontroller av de intermodala lastenhetererna kommer att följa samma principer.

35. CE-märkningen som intygar överensstämmelse med kraven skall tillämpas på de intermodala lastenhetererna i enlighet med ovannämnda beslut 93/465/EG.

36. I modulerna för bedömning (bilaga IV) och återkommande kontroller (bilaga V) tas hänsyn till medlemsstaternas internationella åtaganden, bl.a. de som följer av konventionen om containersäkerhet. Dessutom skall det tas hänsyn till det faktum att denna överensstämmelse huvudsakligen är knuten till enheternas användningsområde, för att säkerställa och garantera transporternas driftskompatibilitet och inte enbart den fria rörligheten på den gemensamma marknaden.

7. INNEHÅLLET I FÖRSLAGET TILL DIREKTIV

Artikel 1: I denna artikel fastställs de krav som skall uppfyllas, förfarandena för bedömning av överensstämmelsen av dessa krav och de återkommande kontrollerna. Dessutom fastställs utarbetandet av harmoniserade standarder.

Artikel 2: I denna artikel definieras direktivets tillämpningsområde, nämligen de intermodala lastenhetererna och de europeiska intermodala lastenhetererna. Flygtransporten undantas.

Artikel 3: I denna artikel definieras vissa termer som används i direktivet.

Artikel 4: I denna artikel fastställs förfarandet vid bedömning av överensstämmelse för kraven för de intermodala lastenhetererna och de europeiska intermodala lastenhetererna, inbegripet CE-märkningen och förfarandena för bedömning av överensstämmelse.

Artikel 5: I denna artikel fastställs bestämmelserna avseende den fria rörligheten av de intermodala lastenhetererna och de europeiska intermodala lastenhetererna, begränsningen av denna och skydds klausuler.

Artikel 6: I denna artikel fastställs skyldigheten för medlemsstaterna att säkerställa att de intermodala lastenhetererna och de europeiska intermodala lastenhetererna inte utgör någon risk för hälsa och säkerhet för människor och, i förekommande fall, husdjur eller egendom. I artikeln fastställs även rätten att på lämpligt sätt presentera intermodala lastenheter eller

⁵² Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT L 220, 30.8.1993).

europiska intermodala lastenheter som inte överensstämmer med direktivet på mässor och liknande visningar.

artikel 7: I denna artikel fastställs bestämmelserna avseende kravet på underhåll och återkommande kontroller.

Artikel 8: Denna artikel handlar om CE-märkningen, bestämmelserna för dess anbringande, kravet på att undvika att märkningen förväxlas med andra symboler och bestämmelser om otillbörligen anbringad CE-märkning. Artikeln handlar också om anbringandet av en särskild symbol för de intermodala lastenheter och de europeiska intermodala lastenheter och anbringandet av särskilda specifika symboler som är kopplade till de återkommande kontrollerna.

Artikel 9: Denna artikel handlar om tillämpningsföreskrifter för de väsentliga kraven och de särskilda kraven för driftskompatibilitet och harmoniserade standarder inbegripet förfarandet för offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Artikeln handlar också om ändringen av harmoniserade standarder och förfarandet för de fall då dessa inte helt och hållet uppfyller kraven.

Artikel 10: Denna artikel handlar om anmälda organ som utnämnts av medlemsstaterna för att genomföra förfarandena för bedömning av överensstämmelsen med kraven och de återkommande kontrollerna för de intermodala lastenheter och de europeiska intermodala lastenheter.

Artikel 11: I denna artikel fastställs förfarandet för ändring av bilagorna I och II till direktivet.

Artikel 12: På grund av de i huvudsak normativa befogenheterna hos kommitténs, föreskrivs i denna artikel att det skall inrättas en föreskrivande kommitté för genomförandet av direktivet, i enlighet med bestämmelserna i rådets beslut 99/468/EG. Det redogörs också för kommitténs behörighet.

Artikel 13: Denna artikel handlar om medlemsstaternas skyldighet att fastställa påföljder för de fall då direktivets bestämmelser inte åtföljs, t.ex. en oegentlig märkning eller bristande underhåll av de intermodala lastenheter. Påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Artikel 14: I denna artikel fastställs den längsta tidsfristen för medlemsstaternas genomförande av direktivet och deras skyldighet att omedelbart informera kommissionen om detta. I denna artikel fastställs dessutom datumet för direktivets tillämpning.

Bilaga till motiveringen

A – Beräkningar för att fastställa de EFFEKTIVA måtten för de EUROPEISKA INTERMODALA LASTENHETERNA

Antaganden för beräkningarna

- De europeiska intermodala lastenhetererna bör ha en inre bredd som gör det möjligt att sida vid sida placera antingen två EUR-pallar i längsgående riktning (2 x 1,2 m) eller tre EUR-pallar i tvärgående riktning (3 x 0,8 m) med tillräckligt manöverutrymme.
- Som en första uppskattning, som skall specificeras ytterligare genom CEN:s arbeten för de europeiska intermodala lastenheter som lastas bakifrån, förutsätts det att pallarna är sammanfogade i den europeiska intermodala lastenheters längdriktning för att minska riskerna för instabil lastning.
- Den långa europeiska intermodala lastenheter får inte överstiga en yttre längd på 13,6 m och den korta europeiska intermodala lastenheter får inte överstiga en yttre längd på 7,82 m.
- Den inre bredden av ISO-containrarna på 2,33 m gör det möjligt att lasta två rader av pallar, en i längsgående riktning och den andra i tvärgående riktning.

Långa europeiska intermodala lastenheter

Två EUR-pallar (1,2 m x 0,8 m) placerade sida vid sida

En yttre längd på 13,6 m motsvarar 17 gånger 0,8 m. Men man måste ta hänsyn till väggarnas tjocklek. Därför måste antalet pallar begränsas till 16 per rad.

Den effektiva längd som är nödvändig skulle således vara 12,8 m för att transportera 32 EUR-pallar.

Tre EUR-pallar (1,2 m x 0,8 m) placerade sida vid sida

En yttre längd på 13,6 m motsvarar 11,33 gånger 1,2 m. Därför måste antalet pallar begränsas till 11 per rad.

Den effektiva längd som är nödvändig skulle således vara 13,2 m för att transportera 33 EUR-pallar.

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

Dessa kan bara placeras två sida vid sida.

En effektiv längd på 13 m skulle göra det möjligt att transportera 26 UK-pallar.

Slutsats

Den ideala inre längden skulle således vara 13,2 m. I detta fall skulle 400 mm vara tillgängliga för fram- och baksidan. En sådan marginal räcker eftersom ISO-containrarna endast behöver 165 mm för båda väggar.

Korta europeiska intermodala lastenheter

Två EUR-pallar (1,2 m x 0,8 m) placerade sida vid sida

En yttre längd på 7,82 m motsvarar 9,775 gånger 0,8 m. Därför måste antalet pallar begränsas till 9 per rad.

Den effektiva längd som är nödvändig skulle således vara 7,2 m för att transportera 18 EUR-pallar.

Tre EUR-pallar (1,2 m x 0,8 m) placerade sida vid sida

En yttre längd på 7,82 m motsvarar 6,52 gånger 1,2 m. Därför måste antalet pallar begränsas till 6 per rad.

Den effektiva längd som är nödvändig skulle således vara 7,2 m för att transportera 18 EUR-pallar.

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

Dessa kan bara placeras två sida vid sida.

En effektiv längd på 7 m skulle göra det möjligt att transportera 14 UK-pallar.

Slutsats

Den ideala inre längden skulle således vara 7,2 m. I detta fall skulle 620 mm vara tillgängliga för fram- och baksidan. En sådan marginal räcker eftersom ISO-containrarna endast behöver 108 mm för båda dessa väggar.

40-fots ISO-containrar : inre längd 12 m

Första raden (största måtten i containrarnas breddriktning): 15 EUR-pallar eller 12 UK-pallar.

Andra raden : 10 pallar.

Totalt : 25 EUR-pallar eller 22 UK-pallar.

30-fots ISO-containrar : inre längd 8,931 m

Första raden (största måtten i containrarnas breddriktning) : 11 EUR-pallar eller 8 UK-pallar.

Andra raden : 7 pallar.

Totalt : 19 EUR-pallar eller 15 UK-pallar.

20-fots ISO-containrar : inre längd 5,867 m

Första raden (största måtten i containrarnas breddriktning) : 7 EUR-pallar eller 5 UK-pallar.

Andra raden : 4 pallar.

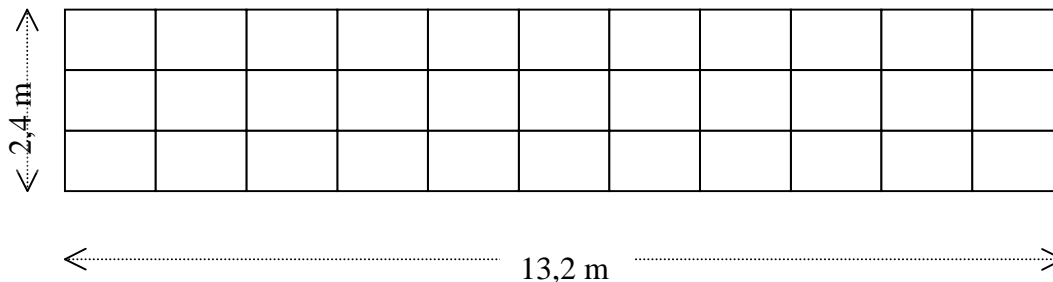
Totalt : 11 EUR-pallar eller 9 UK-pallar.

B - Skiss som visar användningen av de europeiska intermodala lastenheternas och containrarnas kapacitet

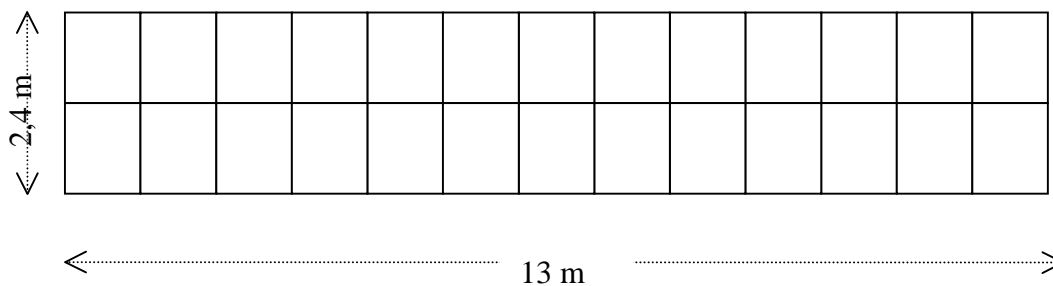
Lång europeisk intermodal lastenhet (effektiv längd 13,2 m)

Användning av den invändiga ytan

33 EUR-pallar



26 UK-pallar

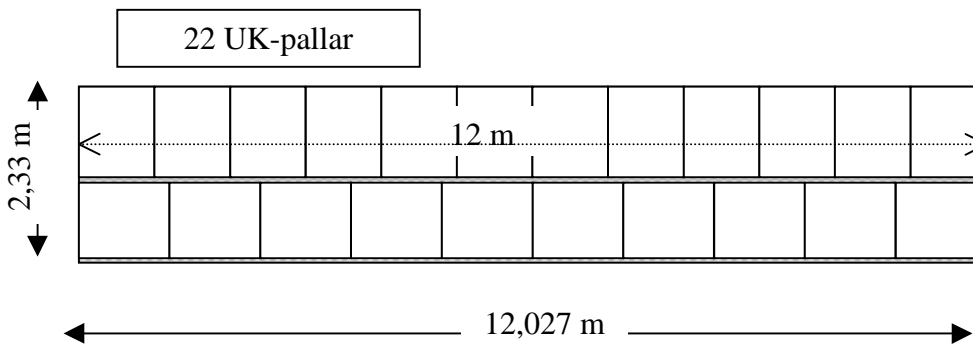
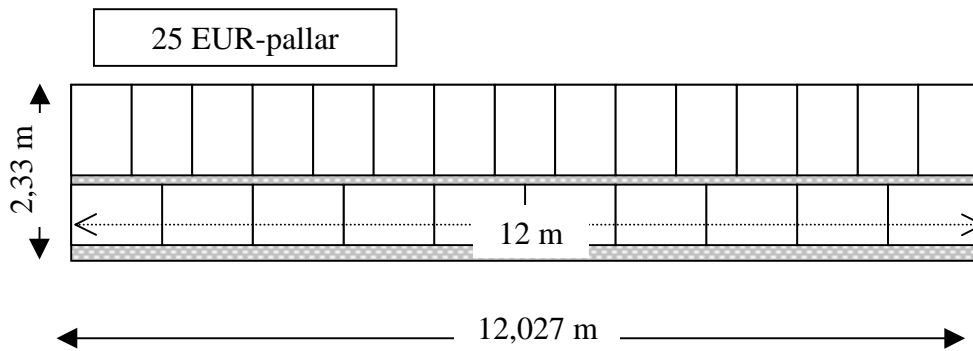


40-fots ISO-container

Containerns och pallarnas mått

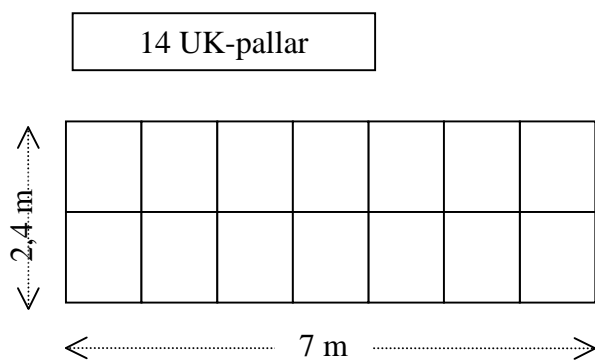
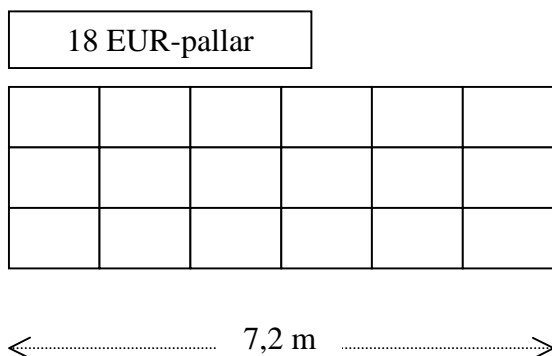
	Container			Pall	
	Invändigt	Utvändigt	Skillnad	EU	UK
Längd	12 027 mm	12 192 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Bredd	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Användning av den invändiga ytan



Kort europeisk intermodal lastenhet (effektiv längd 7,2 m)

Användning av den invändiga ytan

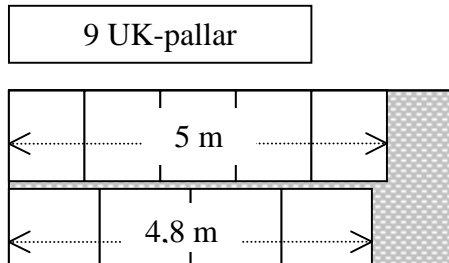
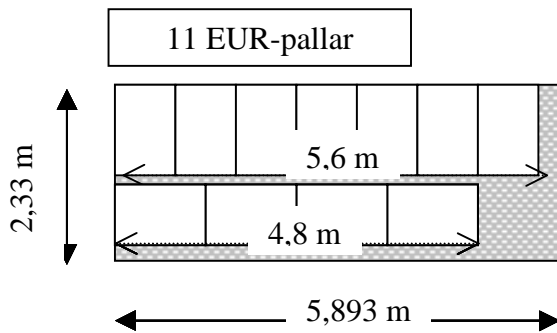


20-fots ISO-container

Containerns och pallarnas mått

	Container			Pall	
	Invändigt	Utvändigt	Skillnad	EU	UK
Längd	5 893 mm	6 058 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Bredd	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Användning av den invändiga ytan



Jämförande tabell

	EUR-pallar	UK-pallar
Kort europeisk intermodal lastenhet: inre längd 7,2 m	18	14
20-fots ISO-CONTAINRAR	11	9
<i>Skillnad europeisk intermodal lastenhet – ISO</i>	7 (+63 %)	5 (+ 55 %)
Kort europeisk intermodal lastenhet: inre längd 7,2 m	18	14
30-fots ISO-CONTAINRAR	19	15
<i>Skillnad europeisk intermodal lastenhet – ISO</i>	-1 (- 6 %)	-1 (- 7 %)
Lång europeisk intermodal lastenhet : inre längd 13,2 m	33	26
40-fots ISO-CONTAINRAR	25	22
<i>Skillnad europeisk intermodal lastenhet – ISO</i>	8 (+ 32 %)	4 (+ 18 %)

C – Beräkning av vinsten för vägtrafiken till och från hamnarna

Följande uppgifter användes:

- Fördelningen av världens containerflotta 1999 (källa: AFNOR/H90B) som visar containrarnas kapacitet i TEU uppdelad på typ: 37,18 % för 20-fots containrar, 0,1 % för 30-fots containrar, 61,22 % för 40-fots containrar och 1,5 % för 45 fots-containrar.
- GD TREN:s statistik i pocketutgåva för åren 2000 och 2001 visar
 - containertrafiken 1996 uppdelad per typ av landtransport till och från hamnarna angiven i TEU (tabell 3.4.15), dvs. ca 16 413 000 TEU och
 - vägtrafiken och dess utveckling mellan 1996 och 1999.

Följande antaganden gjordes:

- Det har varit samma utveckling för containertrafiken på väg till och från hamnarna under perioden 1996-1999 som för vägtrafiken under samma period, i ton-kilometer. Således kan containertrafiken på väg till och från hamnarna uppskattas till 18,78 miljoner TEU år 1999.

- Fördelningen av kapaciteten per containertyp är samma för trafiken på väg till och från de europeiska hamnarna som fördelningen globalt sett.
- Alla intermodala lastenheter är lastade till sin fulla kapacitet med EUR-pallar eller UK-pallar, men utan att de två typerna blandas.
- 20-fots och 30-fots containrarna ersätts med korta europeiska intermodala lastenheter och 40-fots och 45-fots containrarna ersätts med långa europeiska intermodala lastenheter.

Beräkningar för containertrafiken på väg till och från hamnarna 1999.

Containrar				som möjliggör transport av	
Typ:	% av kapaciteten	TEU	Enheter	EUR-pallar (1 200 x 800)	UK-pallar (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
Totalt	100 %	18 780 000	12 868 682	224 889 874	192 752 912

Utifrån den teoretiska pallkapaciteten för de europeiska intermodala lastenheter kan man beräkna det antal europeiska intermodala lastenheter av varje typ som är nödvändigt för att transportera pallarna, för varje enskild containertyp. Resultaten skiljer sig beroende på om det är EUR-pallar eller UK-pallar som transporteras. För att vara på den säkra sidan använder vi det sämsta fallet, dvs. det största av de två beräknade antalen europeiska intermodala lastenheter.

typer		antal europeiska intermodala lastenheter som behövs för att transportera samma antal			
Containrar	Europeisk intermodal lastenhet	EUR-pallar	UK-pallar	maximalt	vinst
20'	kort	4 267 025	4 488 688	4 488 688	2 493 716
30'	kort	13 216	13 414	13 414	-894
40'	lång	4 354 968	4 864 164	4 864 164	884 394
45'	lång	125 200	125 200	125 200	0
Totalt		8 760 408	9 491 467	9 491 467	3 377 215

Det antal intermodala lastenheter som behövs skulle minska från 12 868 682 till 9 491 467, dvs. en minskning med 3 377 215. Denna minskning om ca 26 % av antalet intermodala

lastenheter skulle leda till samma procentuella minskning av antalet trafikfordon som krävs för samma transportmängd i antal tonkilometer. Det är inte troligt att fordonstågens sammansättning skulle ändras väsentligt.

Det sista antagandet är att denna vinst, som endast är beräknad för trafik på väg till och från hamnarna även skulle gälla för all annan godstransport på väg.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om intermodala lastenheter

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag⁵³,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁵⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁵⁵,

enligt förfarandet i artikel 251 c i fördraget⁵⁶, och

av följande skäl:

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

⁵³ EGT C [...], [...], s. [...].

⁵⁴ EGT C [...], [...], s. [...].

⁵⁵ EGT C [...], [...], s. [...].

⁵⁶ EGT C [...], [...], s. [...].

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

- (6) Den planerade åtgärden har följande mål: Att uppnå samma harmoniseringsgrad för intermodala lastenheter, förfaranden för bedömning och återkommande kontroller samt att skapa den europeiska intermodala lastenheten. Med tanke på att dessa mål inte på ett tillfredsställande sätt kan uppnås av medlemsstaterna själva och att de således kan uppnås effektivare på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder, i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen så som den formuleras i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att nå målen.
- (7) Av skäl som rör de specifika egenskaperna för marknaden för fraktflyg omfattas detta transportsätt inte av detta direktiv.
- (8) Den inre marknaden omfattar ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor säkerställs. Bestämmelserna för denna fria rörlighet utan handelshinder grundas på rådets resolution av den 7 maj 1985 om ett nytt tillvägagångssätt inom teknisk harmonisering och standardisering⁵⁷. Detta direktiv vägleds av dessa principer.
- (9) I enlighet med beslut 93/465/EG⁵⁸ bör myndigheterna tillåta fri rörlighet på sitt territorium, utsläppande på marknaden, användning för all transportverksamhet eller användning i enlighet med dess avsedda ändamål av intermodala transportenheter som är försedda med CE-märkning och de symboler som föreskrivs i detta direktiv där det anges att de återkommande kontrollerna har genomförts, utan att det krävs någon ytterligare bedömning av skäl som har med tillämpningen av detta direktiv att göra eller som avser de europeiska intermodala lastenheterna och överensstämmelsen med andra tekniska krav.
- (10) En medlemsstat bör kunna vidta åtgärder för att begränsa eller förbjuda utsläppande på marknaden av intermodala lastenheter, särskilt då de utgör en särskild säkerhetsrisk för människor och, i förekommande fall, för husdjur eller egendom och informera kommissionen om detta. Förfarandet bör vara befogat och tillåta insyn.
- (11) En medlemsstat bör kunna vidta åtgärder för att begränsa eller förbjuda utsläppande på marknaden av intermodala lastenheter, om dessa enheter är försedda med CE-märkning, med en symbol om en ny bedömning av dessa enheter eller med en symbol om de återkommande kontrollerna som inte uppfyller bestämmelserna och informera kommissionen om detta. Förfarandet bör vara befogat och tillåta insyn.
- (12) Inom ramen för de principer som föreskrivs genom rådets resolution av den 7 maj 1985 fastställs i bilagorna I och II till detta direktiv väsentliga krav vad gäller säkerhet, hantering, säkring, stabilitet och identifiering som är nödvändiga för de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna. Dessa krav kommer att

⁵⁷ Rådets resolution av den 7 maj 1985 om ett nytt tillvägagångssätt vad gäller teknisk harmonisering och standardisering. EGT C 136, 4.6 1985 s. 1 - 9.

⁵⁸ Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT L 220, 30.8.1993, s. 23-39).

kompletteras genom särskilda krav som är oundgängliga för att säkerställa driftskompatibiliteten. De intermodala lastenheterna måste uppfylla alla dessa krav.

- (13) Mot bakgrund av målen för detta direktiv och i syfte att underlätta styrkandet av de nya enheternas överensstämmelse med kraven bör det inrättas förfaranden för bedömning samt för återkommande kontroller. Dessa förfaranden måste utformas med hänsyn till betydelsen av kraven för de intermodala lastenheterna. Det bör fastställas ett lämpligt förfarande eller en möjlighet att välja mellan flera likvärdiga värden. De antagna förfarandena bör vara förenliga med beslut 93/465/EEG.
- (14) De nya intermodala lastenheterna bör kunna släppas ut på marknaden och tas i bruk endast om de överensstämmer med de krav som fastställs i detta direktiv. Denna överensstämmelse intygas genom de förfaranden för överensstämmelse som föreskrivs genom beslut 93/465/EEG och som anges i bilaga IV.
- (15) De återkommande kontrollerna syftar till att kontrollera att nivån på underhållet och slitaget för de intermodala lastenheterna överensstämmer med säkerhetskraven. De skall genomföras i enlighet med de förfarande som anges i bilaga V till detta direktiv.
- (16) De enheter som avses i detta direktiv bör vara försedda med en CE-märkning som anger att de uppfyller kraven i direktivet. De symboler som hänför sig till de harmoniserade egenskaperna för de intermodala lastenheterna bör skilja sig från de symboler som anger att enheten i fråga är en harmoniserad europeisk intermodal lastenhet. På varje intermodal lastenhet bör det anges att den har uppfyllt kraven i de ovannämnda återkommande kontrollerna eller, om det gäller enheter som är yngre än fem år, att de ännu inte är föremål för skyldigheten att genomgå en kontroll med angivande av datumet för nästa kontroll.
- (17) För att nå de mål som motsvarar de väsentliga krav som fastställs i bilagorna I och II till detta direktiv är det nödvändigt att utarbeta harmoniserade standarder för de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna. Det är också nödvändigt att föreskriva antagandet av särskilda krav på driftskompatibilitet för dessa enheter i enlighet med det förfarande som anges i artikel 12.
- (18) De harmoniserade standarderna är utarbetade av de europeiska standardiseringsorganen på uppdrag av kommissionen. Om dessa standarder anses som otillräckliga jämfört med de två typer av krav som föreskrivs i direktivet skall kommissionen eller den berörda medlemsstaten hänskjuta frågan till den permanenta kommitté som föreskrivs genom direktiv 98/34/EG⁵⁹.
- (19) Medlemsstaterna bör utse kontrollorgan med befogenhet att genomföra förfarandena för bedömning eller återkommande kontroller. De bör också övervaka att dessa organ är tillräckligt självständiga, kompetenta och opartiska för att utföra de uppgifter för vilka de har utsetts eller anmälts.

⁵⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. EGT L 204, 21.7.1998 s. 37 - 48.

- (20) Den internationella konventionen om containersäkerhet⁶⁰ som godkändes av Förenta Nationerna den 2 december 1972 bidrar till att uppfylla målet om att öka säkerheten för de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna. De flesta medlemsstater har redan ratificerat denna konvention, i enlighet med rådets rekommendation 79/487/EEG⁶¹.
- (21) Det bör fastställas ett förfarande som gör det möjligt för kommissionen att ändra vissa bilagor i detta direktiv.
- (22) Det bör fastställas ett förfarande som gör det möjligt för kommissionen att vidta nödvändiga åtgärder om de harmoniserade standarderna inte helt och hållet uppfyller kraven i detta direktiv.
- (23) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv i enlighet med beslut 99/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁶² bör antas.
- (24) Det bör fastställas påföljder om de nationella bestämmelser som antagits med tillämpning av detta direktiv inte åtföljs.
- (25) Bestämmelser bör antas för genomförande av detta direktiv innan specifikationerna offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (26) Det är nödvändigt att fastställa en övergångsbestämmelse som gör det möjligt för de intermodala lastenheter som tillverkats innan ikraftträdandet av detta direktiv att släppas ut på marknaden eller tas i bruk även efter detta datum.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 - Syfte

I detta direktiv fastställs väsentliga krav samt föreskrivs antagandet av harmoniserade standarder och särskilda krav på driftskompatibilitet för att göra användningen av nya intermodala lastenheter effektivare och säkrare. Vidare fastställs det krav samt föreskrivs att harmoniserade standarder och särskilda krav på driftskompatibilitet skall antas som syftar till att skapa en europeisk intermodal lastenhet. Dessutom anges skyldigheterna för bedömning av överensstämmelse och underhåll samt förfaranden för bedömning av överensstämmelse och återkommande kontroller av lastenheter som används i intermodal transport.

Artikel 2 - Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall omfatta följande:
 - a) Intermodala lastenheter och europeiska intermodala lastenheter som existerade vid tidpunkten för direktivets ikraftträdande.

⁶⁰ CSC : Konventionen om säkerhet för containrar som antogs den 2 december 1972 trädde i kraft den 6 september 1977 och ändrades 1981, 1983, 1991 och 1993. Den finns på Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) hemsida, www.imo.org

⁶¹ EGT L 125, 22.5.1979, s. 18.

⁶² EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

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

Artikel 3 - Definitioner

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

- a) *intermodal lastenhet*: antingen en container eller ett växelflak,
- b) *europeisk intermodal lastenhet*: en intermodal *lastenhet* utformad i enlighet med de väsentliga krav som fastställs i bilagorna I och II och i enlighet med kraven på driftskompatibilitet.
- c) *container*: låda som är tillverkad för godstransport och som är tillräckligt stabil för upprepade användning, som kan staplas och som är utrustad med anordningar som tillåter att den flyttas mellan olika transportsätt.
- d) *växelflak*: enhet som är tillverkad för godstransport, som används i Europa och som är anpassad för ett optimalt utnyttjande av de tillåtna vägtransportdimensionerna och utrustad med gripanordningar som möjliggör omlastning mellan olika transportsätt, vanligtvis mellan järnväg och väg. .
- e) *harmoniserad standard*: en teknisk specifikation antagen av ett standardiseringsorgan som är godkänt på grundval av ett mandat som beviljats av kommissionen i enlighet med de förfaranden som fastställts genom direktiv 98/34/EG för att inrätta ett europeiskt krav vars efterlevnad inte är obligatorisk.
- f) *angivelse av återkommande kontroller*: en symbol som anger att enheten har genomgått en återkommande kontroll, eller kommer att bli föremål för en återkommande kontroll, och har ansetts uppfylla de tillämpliga kraven. Av denna angivelse framgår dessutom det datum då det föreskrivs att den intermodala lastenheten skall genomgå nästa återkommande kontroll i enlighet med artikel 7.
- g) *återkommande kontroll*: de kontroller som genomförs för att kontrollera nivån på underhållet och säkerheten för de intermodala lastenheterna som avses i punkterna a, b och c, i enlighet med de förfaranden som fastställs i bilaga V.
- h) *förfaranden för bedömning av överensstämmelse*: de förfaranden som anges i bilaga IV.
- i) *anmält organ*: ett kontrollorgan som utses av den nationella behöriga myndigheten i en medlemsstat i enlighet med artikel 10 och som uppfyller kriterierna i bilaga III.

Artikel 4 — Bedömning av överensstämmelse för de intermodala lastenheterna.

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

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

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

Artikel 5 -Fri rörlighet, begränsningar och skyddsklausuler.

- 1 En medlemsstat får inte förbjuda, begränsa eller hindra utsläppande på marknaden eller ibruktagande på sitt territorium (inbegripet transport, lagring, hantering eller omlastning) av skäl som har med tillämpningen av detta direktiv att göra, av intermodala lastenheter som överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv och/eller i förekommande fall, med de tillämpliga harmoniserade standarder som offentliggjorts i *Europeiska unionens offentliga tidning* i enlighet med detta direktiv och som är försedda med CE-märkning som intygar denna överensstämmelse samt med en angivelse om återkommande kontroller i enlighet med artikel 8.
- 2 Medlemsstaterna skall förutsätta att bestämmelserna i detta direktiv är uppfyllda för de intermodala lastenheter som är försedda med CE-märkningen och den försäkran om överensstämmelse som fastställs i bilaga VII.
- 3 Om en medlemsstat konstaterar att en enhet som anges i artikel 2, som har underhållits på rätt sätt och som används för avsett ändamål, riskerar att äventyra människors hälsa och/eller säkerhet och eventuellt utsätta husdjur eller egendom för fara under transport och/eller användning, trots att den är försedd med CE-märkning och en angivelse om återkommande kontroller, kan den begränsa eller förbjuda utsläppande på marknaden, transport eller användning av denna enhet eller så kan den se till att enheten dras tillbaka från marknaden eller tas ur cirkulation. Medlemsstaten skall omedelbart underrätta kommissionen om denna åtgärd och ange skälen för sitt beslut.
- 4 Kommissionen skall snarast möjligt samråda med berörda parter. Om kommissionen efter detta samråd finner att åtgärden är befogad, skall den omedelbart underrätta alla medlemsstater. Om åtgärden visar sig vara obefogad skall kommissionen omedelbart informera den berörda medlemsstaten samt tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren.
- 5 Om en enhet som anges i artikel 2 inte överensstämmer med gällande bestämmelser skall den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den som har anbringat

CE-märkningen eller angivelsen om återkommande kontroller samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta så snart som möjligt.

- 6 Kommissionen skall säkerställa att medlemsstaterna hålls underrättade om hur detta förfarande utvecklas och vad det får för resultat.
- 7 Om en medlemsstat konstaterar att CE-märkningen eller angivelsen om återkommande kontroller är otillbörligt anbringad, är ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud, skyldig att se till att överträdelsen upphör enligt de villkor som medlemsstaten fastställer.

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

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

Artikel 6 – Övervakning av de intermodala lastenheterna

- 1 Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att de intermodala lastenheter som anges i artiklarna 3 a och 3 b inte får släppas ut på marknaden och tas i bruk om de utgör en risk för hälsa och säkerhet för människor och, i förekommande fall, husdjur eller egendom när de installeras och underhålls på lämpligt sätt och används ändamålsenligt.
- 2 Bestämmelserna i detta direktiv skall inte inverka på medlemsstaternas rätt att, med beaktande av bestämmelserna i fördraget, föreskriva de krav som de anser vara nödvändiga för att säkerställa skydd för människor, och i synnerhet vid hantering av enheterna, under förutsättning att detta inte medför någon förändring av dessa enheter i förhållande till detta direktiv.
- 3 Medlemsstaterna skall inte uppställa några hinder, exempelvis vid mässor, utställningar, förevisningar etc., för visning av intermodala lastenheter i enlighet med artikel 1 som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, under förutsättning att en synlig skylt tydligt anger denna brist på överensstämmelse samt att det inte är möjligt att förvärva dessa enheter innan de bringats i överensstämmelse av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud. Vid förevisningar skall lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas i enlighet med de krav som fastställs av den berörda medlemsstatens behöriga myndighet för att garantera människors säkerhet.

Artikel 7 - Underhåll och återkommande kontroller

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

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

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

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

Artikel 8 – CE-märkning och angivelse om återkommande kontroller

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

CE-märkningen skall åtföljas av det identifikationsnummer för det anmälda organ som har anlitats vid tillverkningskontrollen.

- 2 CE-märkningen skall vara synlig, lätt läsbar och outplånligt anbringad på varje intermodal lastenhet.
- 3 Det skall vara förbjudet att på de intermodala lastenheterna och på de europeiska intermodala lastenheterna anbringa märkning som skulle kunna vilseleda tredje man beträffande CE-märkningens betydelse eller utformning. All annan form av märkning får anbringas på de intermodala lastenheterna under förutsättning att den inte minskar CE-märkningens synlighet eller läsbarhet.
- 4 Vid sidan av CE-märkningen är det nödvändigt att anbringa en symbol i enlighet med den grafiska utformning som anges i bilaga VII. Den skall skilja sig åt mellan de intermodala lastenheterna och de europeiska intermodala lastenheterna.
- 5 På angivelsen om de återkommande kontrollerna skall tillverkningsdatum, datum för den föregående kontrollen och senaste datum för nästa kontroll anges. Angivelsen skall anbringas av kontrollorganet i enlighet med mallen för den grafiska utformning som anges i bilaga VII.

6 Otillbörligen anbringad CE-märkning

a) Om en medlemsstat konstaterar att en CE-märkning och/eller angivelsen om återkommande kontroller är otillbörligt anbringad, är tillverkaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud, eller innehavaren skyldig att bringa produkten i överensstämmelse med bestämmelserna om CE-märkning samt att upphöra med överträdelsen enligt de villkor som fastställts av medlemsstaten.

b) Om bristen på överensstämmelse kvarstår skall medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa eller förbjuda att den berörda produkten släpps ut på marknaden eller se till att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel 5.

Artikel 9 - Specifikationer, harmoniserade standarder och formella invändningar

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

Kommissionen skall i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra besluten avseende de särskilda krav på driftskompatibilitet som skall tillämpas.

- 2 Medlemsstaterna skall förutsätta att alla bestämmelser i detta direktiv är uppfyllda för de intermodala lastenheter och de europeiska intermodala lastenheter som är försedda med den CE-märkning som fastställs i artikel 8 och med den försäkran om överensstämmelse som fastställs i bilaga VII.

- 3 De intermodala lastenheter och de europeiska intermodala lastenheter som uppfyller de harmoniserade standarder som har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning antas uppfylla de väsentliga kraven samt de särskilda kraven på driftskompatibilitet.

- 4 Då en medlemsstat eller kommissionen anser att de harmoniserade standarder som anges i punkt 3 inte uppfyller de väsentliga krav som anges i bilagorna I och II och/eller de särskilda kraven på driftskompatibilitet skall denna medlemsstat eller kommissionen hänskjuta frågan till den permanenta kommitté som inrättats genom direktiv 98/34/EG.

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

Artikel 10 - Anmälda organ

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

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

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

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

Artikel 11 – Anpassning av bilagorna

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

Artikel 12 - Kommittén

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

Artikel 13 - Påföljder

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

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

Artikel 14 - Genomförande

- 1 Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 2005. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

- 2 När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.
- 3 Bestämmelserna i artikel 4 skall inte tillämpas på de intermodala lastenheter som har tillverkats före det datum som anges i punkt 1 och som har tagits i bruk senast sex månader efter detta datum.

Artikel 15

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

Artikel 16

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...].

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

BILAGA I

Väsentliga krav avseende de intermodala lastenheterna

För att underlätta hanteringen mellan två skilda transportsätt och främja intermodaliteten inom transportsektorn rent allmänt, bör de intermodala lastningsenheterna, beroende på deras klass och kategori, uppfylla de gemensamma väsentliga krav som definierats i denna bilaga. Dessa krav garanterar en maximal driftskompatibilitet av de intermodala lastningsenheterna mellan väg, järnväg, flodsjöfart och sjöfart.

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

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

BILAGA II

Väsentliga krav avseende den europeiska intermodala lastningsenheten

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

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

Vikter och mått:	Uppfylla bestämmelserna i direktiv 96/53/EG ⁶³ .
Typ:	Lastenhet med flera användningsområden för torrlaster.
Inre längd:	Det skall vara möjligt att i längsgående riktning placera <ul style="list-style-type: none">• 11 enheter på 1 200 mm, för den långa versionen• 6 enheter på 1 200 mm, för den korta versionen med eventuella nödvändiga manövermarginaler.
Inre bredd:	Det skall vara möjligt att placera två EUR-pallar (1 200 x 800 mm) eller två UK-pallar (1 200 x 1 000 mm) i längsgående riktning (dvs. 2 x 1 200 mm) eller tre EUR-pallar i längsgående riktning (dvs. 3 x 800 mm) sida vid sida med tillräckligt manöverutrymme.
Yttre höjd:	2 670 mm
Konstruktionens hållfasthet:	Referensdokumentet för hållfasthetsvärdena är standardserien ISO 1496, i förekommande fall. <ul style="list-style-type: none">- Staplingskapacitet för fyra nivåer av långa lastade enheter som klarar en sjöresa.- Staplingskapacitet som motsvarar 20-fots ISO-containerar för lastade korta enheter.- En tillräcklig sönderslitningsstyrka för att möjliggöra transport av enheter på det antal staplingsnivåer som nämnts ovan, för flodsjöfart eller närsjöfart.- Lyftningskapacitet.

⁶³ EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

BILAGA III

Minimikriterier för att utse anmälda organ enligt artikel 10

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

BILAGA IV

Förfaranden för att bedöma överensstämmelsen

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

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

Modul A (intern tillverkningskontroll)

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

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

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

Utöver kraven i modul A skall bestämmelserna nedan vara tillämpliga.

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

Under sådana besök skall det anmälda organet

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

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

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

Modul G (CE-verifikation av enheter)

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

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

I synnerhet skall det anmälda organet

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

Modul H (fullständig kvalitetssäkring)

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

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

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

3 Kvalitetssystem

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

Ansökan skall omfatta

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

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

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

Den skall särskilt innehålla en fullgod beskrivning av

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 CE-övervakning på det anmälda organets ansvar

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

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

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

BILAGA V

Förfaranden för återkommande kontroll

Den återkommande kontrollen skall följa ett av nedanstående två förfaranden

Modul 1 (återkommande kontroll av produkter)

- 1 I denna modul beskrivs det förfarande genom vilket ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren försäkrar att den intermodala lastningsenheten fortsätter att uppfylla kraven i detta direktiv.
- 2 För att uppfylla kraven enligt punkt 1 skall ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att tillse att användnings- och underhållsförhållandena säkerställer att den intermodala lastenheten fortsätter att uppfylla kraven i detta direktiv, särskilt att
 - de intermodala lastenheterna används i enlighet med sina ändamål,
 - underhållsarbeten eller reparationer utförs vid behov, och
 - nödvändiga återkommande kontroller likaså utförs.

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

- 3 Kontrollorganet skall utföra ändamålsenliga kontroller och provningar för att verifiera att den intermodala lastenheten uppfyller motsvarande krav i detta direktiv.
 - 3.1 Alla intermodala lastenheter skall kontrolleras individuellt och ändamålsenliga provningar, i enlighet med vad som anges i de europeiska specifikationerna, skall utföras för att kontrollera att de uppfyller kraven i detta direktiv.
 - 3.2 Kontrollorganet skall förse eller låta förse varje produkt som kontrolleras återkommande med sitt identifikationsnummer omedelbart efter en återkommande kontroll och utfärda ett intyg om återkommande kontroll. Intyget kan gälla flera enskilda enheter.
 - 3.3 Ägaren, dennes i gemenskapen etablerade ombud eller innehavaren skall behålla intyget om återkommande kontroll enligt punkt 3.2, liksom de handlingar som avses i punkt 2, åtminstone till nästa återkommande kontroll.

Modul 2 (återkommande kontroll genom kvalitetssäkring)

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

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

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

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

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

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

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

3 Kvalitetssystem

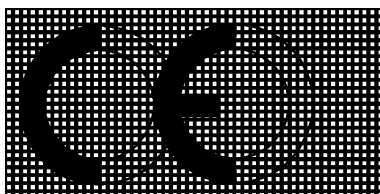
De bestämmelser som beskrivs i bilaga IV, modul H i detta direktiv skall också tillämpas på de återkommande kontrollerna.

BILAGA VI

CE-märkning och andra symboler

1 CE-märkning

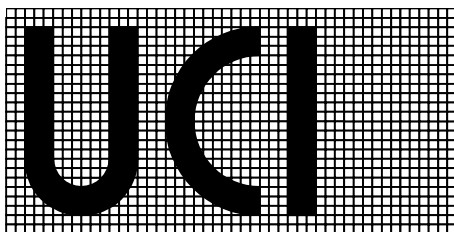
CE-märkningen utgörs av bokstäverna "CE" enligt följande form:



2 Utmärkande symboler

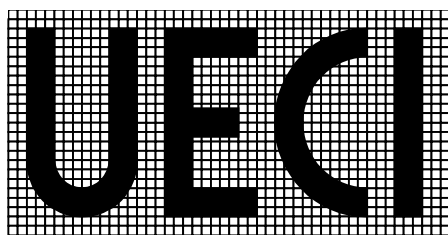
2.1 Intermodal lastenhet

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



2.2 UECI

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



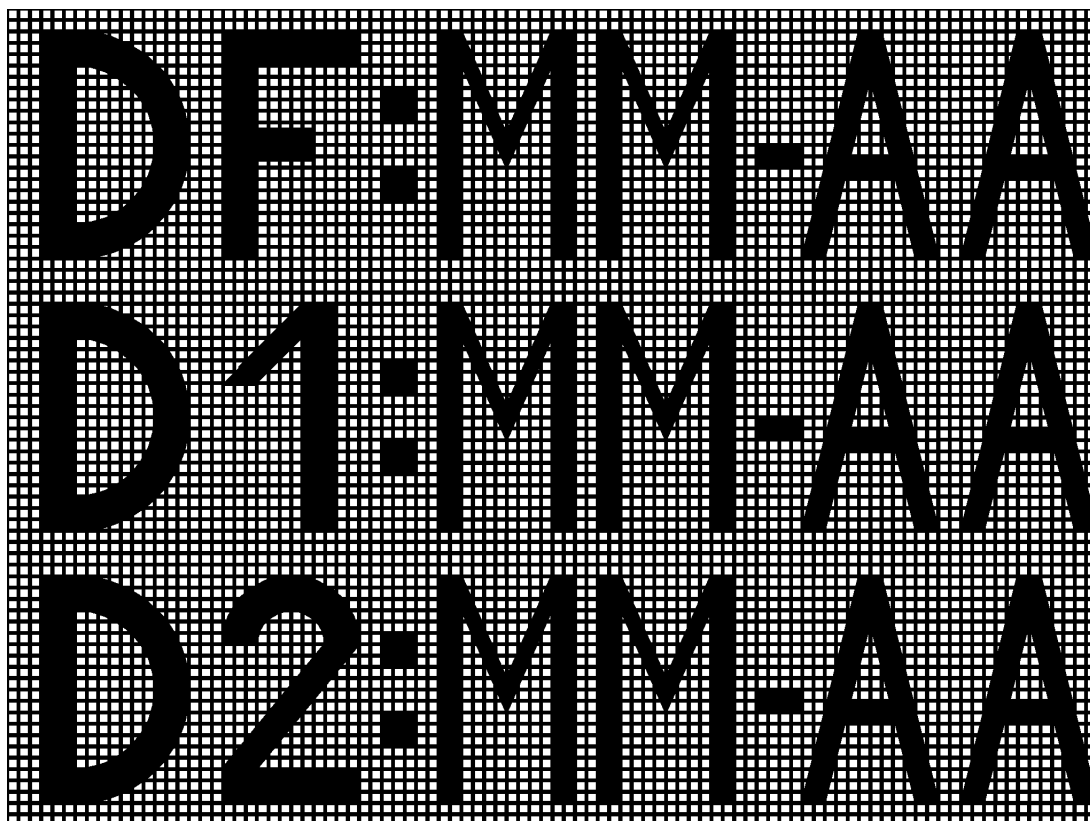
3 Angivelse om återkommande kontroller

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

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

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

Denna symbol skall anbringas enligt följande form:



4 Gemensamma bestämmelser

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

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

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

BILAGA VII

FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE

En EG-försäkran om överensstämmelse skall innehålla

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

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Politikområde(n): Område 6: Energi och transport

Verksamheter: Inre vattenvägar, luftfart och sjötransporter

Åtgärdens beteckning: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om intermodala lastenheter

1. BERÖRDA BUDGETPOSTER (NUMMER OCH BETECKNING)

A07031 – Kommittéer vars hörande är obligatoriskt

2. ALLMÄNNA UPPGIFTER

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

906.000 €

2.2 Tillämpningsperiod:

3 år

(Ange det första och sista året som åtgärden omfattar)

2.3 Flerårig total utgiftsberäkning:

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

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

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

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

ÅB							
BB							

Delsumma a+b							
ÅB							
BB							

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

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

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

2.4 Förenlighet med den ekonomiska planeringen och budgetplanen

Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering

Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen,

i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet

2.5 Påverkan på inkomsterna

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

ELLER

Inkomsterna påverkas enligt följande:

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

Miljoner euro (avrundat till en decimal)

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

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

3. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER

Typ av utgifter	Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av kandidatländer	Rubrik i budgetplanen
Diff. Anslag Icke-diff. Anslag	JA	JA	JA	nr [3]

4. RÄTTSLIG GRUND

Artiklarna 71 och 80 i EG-fördraget

5. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH SKÄL FÖR ÅTGÄRDEN

5.1 Behovet av gemenskapsåtgärder

5.1.1 Mål för åtgärden

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

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

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

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

5.1.2 Förhandsutvärdering

5.1.3 Åtgärder som vidtagits som följd av en efterhandsutvärdering

5.2 Planerad verksamhet och villkor för finansiering via budgeten

5.3 Genomförandebestämmelser

6. BUDGETKONSEKVENSER

6.1 Totala budgetkonsekvenser för avsnitt B (för hela programperioden)

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

6.1.1 Finansiellt stöd

Åtagandebemyndiganden, miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

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

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

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

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

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

Miljoner euro i åtagandebemyndiganden (avrundat till tre decimaler)

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

Redogör vid behov för beräkningsmetoderna.

7. EFFEKTER PÅ PERSONALRESURSER OCH ADMINISTRATIVA UTGIFTER

7.1 Personalbehov för åtgärden

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

7.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personalbehov

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

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

7.3 Övriga administrativa utgifter till följd av åtgärden

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

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

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

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

8. UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

8.1 Metod för uppföljning

8.2 Planerad form och tidsplan för utvärderingar

9. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

KONSEKVENSANALYS FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

BETECKNING PÅ FÖRSLAGET

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

DOKUMENTETS REFERENSNUMMER

KOM(...)...slutlig.

FÖRSLAGET

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

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

Detta är ett problem som berör hela gemenskapen.

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

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

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

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

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

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

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

KONSEKVENSER FÖR FÖRETAGEN

2. Vilka påverkas av förslaget?

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

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

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

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

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

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

3. Vad måste företagen göra för att följa förslaget?

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

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

4. Vilka ekonomiska verkningar förväntas förslaget få

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

Förslaget förväntas inte få några konsekvenser för sysselsättningen.

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

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

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

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

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

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

SAMRÅD

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

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

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

Förkortning	Organisation
GETC	Groupement européen pour le TC
INE	Inland Navigation Europe
IRU	International Road Union
ISO	Internationella standardiseringsorganisationen
MIF	Maritime Industries Forum -
O.E.B./E.S.O	Organisation européenne de bateliers -
UIC-GTC	Union Internationale des Chemins de Fer - Groupe Transport Combiné
UIRR	Union Internationale des Chemins de Fer - Groupe Transport Combiné
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe

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

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

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