



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 07.04.2003
COM(2003) 155 final

2003/0056 (COD)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Programma voor de bevordering van de korte vaart

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende intermodale laadeenheden

(door de Commissie ingediend)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Programma voor de bevordering van de korte vaart

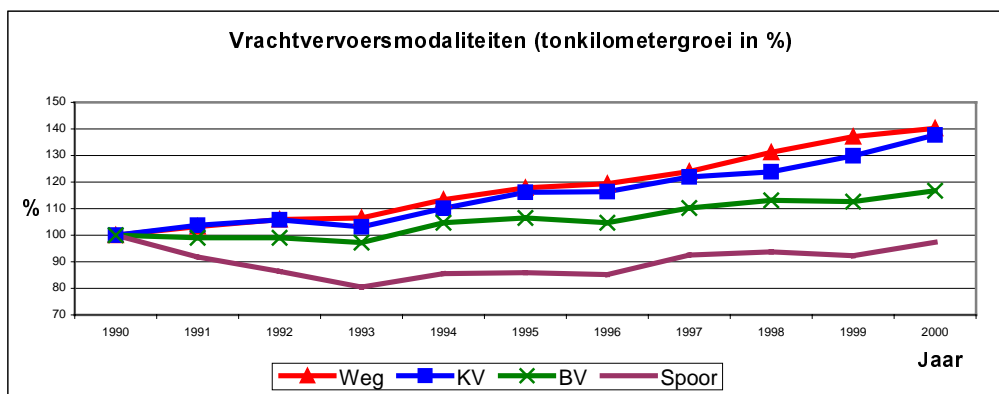
1. INLEIDING

In september 2001 heeft de Commissie haar "Witboek - het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"¹ ingediend. In het Witboek wordt een aantal ambitieuze targets vastgesteld om ook in 2010 voor concurrentievermogen en duurzame mobiliteit te zorgen. Het ligt voor de hand de korte vaart een sleutelrol te laten spelen bij het bereiken van deze targets. De korte vaart kan helpen bij het intomen van de in het Witboek voorspelde stijging van 50% in het vrachtwagenverkeer, kan helpen bij het opnieuw in evenwicht brengen van de modal split, omzeilt de bottlenecks op het land, en is veilig en duurzaam.

De politieke overtuiging dat de korte vaart een prioriteit is voor de Europese Unie werd eveneens herbevestigd tijdens de informele vergadering van de vervoersministers van de Europese Unie in juni 2002 in Gijón, Spanje.

2. DE KORTE VAART IS EEN GROEI-INDUSTRIE

De korte vaart is vandaag al in hoge mate succesvol en is de enige modaliteit die blijkt in staat te zijn gelijke tred te houden met de groei van het wegvervoer. De korte vaart verzorgt 41% van alle tonkilometers in Europa terwijl het aandeel van het wegvervoer 43% is². Het groeitempo ervan ligt boven het groeitempo van de industriële productie van de Europese Unie en de tonkilometerprestatie groeide met maximaal 38% in de jaren 1990 tegenover een groei in het wegvervoer van 40% (zie figuur 1).



Figuur 1: Procentuele tonkilometergroei 1990-2000 in het wegvervoer, de korte vaart, de binnenvaart en het spoorwegvervoer³.

¹ COM(2001) 370 van 12.9.2001.

² Gegevens voor het jaar 2000, exclusief pijpleidingen. Bron: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketboek 2002.

³ Voornaamste gegevensbron: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

Een belangrijke bron van gegevens over de korte vaart voor de periode 1995-2000 was de inbreng van 22 aangesloten havens bij de Organisatie van de zeehavens van de Europese Gemeenschap (OZEG):

3. HOE KUNNEN WIJ DE KORTE VAART NOG SUCCESVOLLER MAKEN?

Om ten volle gebruik te maken van de korte vaart in Europa dient hij succesvol te worden geïntegreerd in de logistiekketens en naadloze deur-tot-deur-activiteiten te bieden. Dergelijke logistiekketens moeten worden beheerd en gecommmercialiseerd door gemeenschappelijke commerciële entiteiten, zogenaamde "one-stop shops". Deze bedrijven moeten aan de klanten een gemeenschappelijk contactpunt aanbieden dat de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de hele intermodale keten. Verder moet de notie concurrentie tussen de modaliteiten worden vervangen door complementariteit omdat samenwerking tussen de modaliteiten van vitaal belang is bij ketens die meer dan één modaliteit omvatten.

De volledige integratie van de korte vaart in intermodale ketens voor levering van deur-tot-deur moet nog worden gerealiseerd. Dit is in de eerste plaats een taak voor de industrieën, maar inspanningen op andere niveaus kunnen het proces ondersteunen en de kaderhinderpalen verminderen die beletten dat de korte vaart zich sneller ontwikkelt:

- de korte vaart heeft nog niet volledig zijn vroeger imago van ouderwetse industrie afgeworpen;
- de korte vaart brengt complexe administratieve en documentaire procedures met zich mee;
- de korte vaart vereist verhoogde havenefficiency;
- de korte vaart heeft nieuwe geavanceerde technologische oplossingen nodig voor schepen, havens, laadeenheden en telematicanetwerken.

Een aantal communautaire acties om de obstakels te verminderen en de korte vaart in Europa te versterken hebben al plaats gehad of worden overwogen. Daaronder kunnen worden vermeld:

- aanneming van een richtlijn tot normalisering van bepaalde meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten⁴;
- voorstel voor een nieuw steunprogramma "Marco Polo"⁵;
- voorstel voor een richtlijn betreffende intermodale laadeenheden⁶;
- introductie van de "autosnelwegen van de zee"-benadering in het Commissiewitboek betreffende het Europese vervoersbeleid tot 2010;
- voorstel voor een richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten⁷;

Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen, Dublin, Duinkerke, Genua, Gdynia, Göteborg, Hamburg, Helsinki, Kokkola, La Spezia, Lissabon, Lübeck, Oslo, Piraeus, Pori, Rotterdam, Savona Vado, Szczecin en Valencia. De Commissie zou deze havens willen danken voor hun kostbare bijdrage en de OZEG voor het coördineren van de exercitie.

⁴ Richtlijn 2002/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten van schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap, PB L 67 van 9.3.2002, blz. 31.

⁵ Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren, COM(2002) 54 def. van 4.2.2002.

⁶ Bij deze mededeling gevoegd.

- publicatie van een Gids voor douaneregelingen voor de kustvaart⁸;
- invoering van het nieuwe systeem voor geautomatiseerd douanevervoer (NCTS);
- de programma's douane 2002 en 2007⁹ en het in het kader van het douane 2002-programma gefinancierde RALFH-project¹⁰;
- verdere ontwikkeling van telematicanetwerken voor havens en korte vaart.

4. WAAROM EEN BEVORDERINGSPROGRAMMA?

Het bereiken van de doelstellingen van het Witboek zal van alle partijen geïntensiverde inspanningen vereisen om het gebruik van de korte vaart te vergroten. Voorts werd tijdens de informele vergadering van de vervoersministers van de Europese Unie in juni 2002 in Gijón de mogelijkheid besproken van een actieplan betreffende sleutelkwesties voor het ontwikkelen van de aan de korte vaart gegeven politieke prioriteit. De Commissie gelooft dat een dergelijk initiatief gerechtvaardigd is.

In deze mededeling wordt een programma gepresenteerd dat tot doel heeft de korte vaart te bevorderen. Het bestaat uit 14 individuele acties onderverdeeld in maatregelen. De maatregelen vermelden de verantwoordelijke(n) en het tijdschema. De acties kunnen als volgt worden verdeeld in wettelijke, technische en operationele acties:

A. Wettelijke acties

1. Tenuitvoerlegging van de richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap (IMO-FAL),
2. Tenuitvoerlegging van Marco Polo,
3. Normalisering en harmonisering van intermodale laadeenheden,
4. Autosnelwegen van de zee,
5. Verbeteren van de milieuprestatie van de korte vaart.

B. Technische acties

6. Gids voor douaneregelingen voor de kustvaart,

⁷ Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten, COM(2001) 35 def. van 13.2.2001, zoals gewijzigd bij COM(2002) 101 def. van 19.2.2002.

⁸ Werkdocument van de Commissiestaf: gids voor douaneregelingen voor de kustvaart, SEC(2002) 632 van 29.5.2002.

⁹ Beschikking nr. 53/2003/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2003 houdende goedkeuring van een actieprogramma voor de douane in de Gemeenschap ("douane 2007"), PB L 36 van 12.2.2003, blz. 1.

¹⁰ RALFH = contactgroep van douanemanagers van noordelijke havens in de Europese Unie: Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Felixstowe en Hamburg. Het project is gericht op het verbeteren van de praktische douanesamenwerking tussen havens.

7. Vaststellen en opheffen van hinderpalen voor het succesvoller maken van de korte vaart dan hij vandaag is,
8. Onderlinge aanpassing van nationale toepassing en computerisering van de communautaire douaneprocedures,
9. Onderzoek en technologische ontwikkeling.

C. Operationele acties

10. Administratieve "one-stop shops",
11. Zorg voor de vitale rol van de "Focal Points voor de korte vaart"¹¹,
12. Zorg voor het goed functioneren en begeleiding van "centra voor de bevordering van de korte vaart"¹²,
13. Bevorderen van het imago van de korte vaart als een succesvol vervoersalternatief,
14. Verzameling van statistische informatie,

* * * * *

¹¹ "Focal points voor de korte vaart" zijn vertegenwoordigers van nationale maritieme overheidsinstanties. Zij zijn verantwoordelijk voor de korte vaart in hun overheidsinstantie.

¹² Centra voor de bevordering van de korte vaart (SPC's) of, met andere woorden, nationale bureaus voor de bevordering van de korte vaart zijn industriegedreven onpartijdige organen die de korte vaart bevorderen.

**PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE
VAART**

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 1

IMO FAL

Om de last van de documentaire en administratieve procedures te vereenvoudigen hebben het Europees Parlement en de Raad in december 2001 het Commissievoorstel aangenomen tot normalisering van meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap (de zogenaamde IMO FAL-richtlijn¹³). Deze richtlijn is een direct resultaat van de werkzaamheden om vastgestelde bottlenecks uit de weg te ruimen. Op grond van de richtlijn moeten de lidstaten de standaard IMO FAL-formulieren accepteren wanneer de relevante aankomst/vertrekinformatie voor een schip met deze formulieren kan worden verkregen. Dit betekent dat de massa verschillende nationale formulieren nu wordt vervangen door een gemeenschappelijk geheel van formulieren. De richtlijn zal praktische uitwerking hebben uiterlijk per 9 september 2003, op welk tijdstip de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking moeten hebben gesteld om eraan te voldoen.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Follow-up van en zorg voor de naleving van de richtlijn alsook het behoorlijke functioneren ervan.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten en lidstaten.

Deadline: Eerste fase: 9 september 2003, vervolgens: doorlopend.

2. Vereenvoudigen van de overgang naar het nieuwe kader door op de publieke internetsite van de Commissie inzake de korte vaart¹⁴ IMO FAL-formulieren te verstrekken die toegankelijk zijn voor iedereen en kunnen worden gedownload, ingevuld op de computer en/of uitgeprint voor onmiddellijk gebruik.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten.

Deadline: Medio 2003.

3. Reders, agenten en andere relevante partijen op de hoogte stellen van de mogelijkheden van de richtlijn.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, lidstaten, industrieverenigingen, focal points en SPC's

Deadline: 9 september 2003.

¹³ Zie voetnoot 4.

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

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 2

MARCO POLO

Een belangrijk instrument voor het ondersteunen van de opstartfase van projecten voor de korte vaart in de Gemeenschap was het programma "Pilot Actions for Combined Transport" (PACT). Het programma bleek voordelig voor de korte vaart, die een fair aandeel van de jaarlijkse PACT-middelen ontving.

Het PACT-programma liep af eind 2001. De Europese Commissie heeft in februari 2002 een opvolger voorgesteld¹⁵. Het nieuwe "Marco Polo"-programma zal een substantiële bijdrage leveren om intermodaliteit in realiteit om te zetten in Europa. Met de vastgestelde jaarbegroting van € 18,75 miljoen¹⁶ beoogt het programma bij te dragen tot het verplaatsen van 12 miljard tonkilometer per jaar van de weg naar de korte vaart, het spoor en de binnenwateren. De Raad van de Europese Unie heeft een politiek akkoord over het voorstel bereikt in december 2002.

De autosnelwegen van de zee (cf. actieblad nr. 4), een nieuw sleutelinitiatief, moet in staat zijn ten volle te profiteren van het Marco Polo-programma wat het opstarten van nieuwe diensten aangaat.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Marco Polo operationeel maken vanaf 2003, hetgeen de financiering van innovatieve en belangrijke projecten voor de korte vaart mogelijk zal maken.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, Parlement, lidstaten en industrie.

Deadline: Jaarlijks, tot 2010 (initieel voor 4 jaar vastgestelde begroting)

2. Ten volle gebruik maken van de mogelijkheden van Marco Polo-steun om levensvatbare en operationele kortevaartdiensten op te starten op of buiten de autosnelwegen van de zee.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten en industrie.

Deadline: Jaarlijks, tot 2010 (initieel voor 4 jaar vastgestelde begroting).

¹⁵ Zie voetnoot 5.

¹⁶ Voor 1.1.2003-31.12.2006 vastgestelde begroting.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 3

INTERMODALE LAADEENHEDEN

De verbetering van intermodale laadeenheden (containers en wissellaadbakken) is één van de maatregelen die naar voren worden gebracht in het Witboek betreffende het Europese vervoersbeleid tot 2010. De huidige massa verschillende configuraties van deze eenheden creëert frictiekosten en vertragingen bij de behandelingsactiviteiten tussen modaliteiten. Dit zou moeten worden ondervangen door het harmoniseren van bepaalde behandelingskenmerken van laadeenheden, zoals de bovenste of onderste hoekstukken of zwanenhalstunnels. Voorts zijn wissellaadbakken over het algemeen niet stapelbaar en derhalve niet geschikt voor maritiem transport. Anderzijds wordt met containers niet volledig gebruik gemaakt van de toegelaten afmetingen in het wegvervoer¹⁷. Het normaliseren van een Europese laadeenheid die de stapelbaarheid van een container zou combineren met de palletbrede laadruimte van een wissellaadbak zou een oplossing kunnen bieden.

De Commissie heeft de intermodale laadeenheden onderzocht en voegt een wetsvoorstel bij deze mededeling. Het voorstel komt ten goede aan het maritiem transport, omdat het helpt bij het verminderen van de frictiekosten bij behandelingsactiviteiten in havens en toestaat dat de korte vaart een groter aandeel verwerft van de markt voor wissellaadbakken, die tot dusver tot het vervoer over land beperkt was.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Het voorstel betreffende de interoperabiliteit van intermodale laadeenheden aannemen en zo spoedig mogelijk ten uitvoer leggen.

Verantwoordelijke(n): Lidstaten, Parlement en industrie.

Deadline: Eerste fase 2004. Daarna doorlopend.

¹⁷ Cf. Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten, PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59, zoals nadien gecorrigeerd en gewijzigd.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 4

AUTOSNELWEGEN VAN DE ZEE

De Commissie presenteerde de notie “autosnelwegen van de zee” in haar Witboek betreffende het Europese vervoersbeleid. Deze snelwegen moeten de belangrijke bottlenecks op het land in het Europese vervoerssysteem verminderen en de logistieke integratie van de korte vaart vergroten.

De autosnelwegen van de zee moeten het mogelijk maken de bottlenecks op het land in Europa te omzeilen als onderdeel van uitgebreide deur-tot-deur-logistiekketens. Duidelijke voorbeelden van bottlenecks zijn de Alpen en de Pyreneeën. Het omzeilen van deze natuurlijke bottlenecks door de korte vaart zou een impact hebben op zowel de mediterrane landen als op de landen ten noorden van de bergketens. De waarde van het opnemen van andere, kunstmatige bottlenecks wordt momenteel beoordeeld.

De autosnelwegen van de zee moeten efficiënte, regelmatige en frequente diensten aanbieden die bijvoorbeeld in termen van vervoerstijd en prijs met de weg kunnen concurreren. De met de autosnelwegen verbonden havens moeten adequate hinterlandverbindingen hebben en een hoog dienstniveau bieden aan de kortevaartklanten (inclusief soepele administratieve procedures). De onderlinge telematicaverbindingen tussen havens enerzijds, en de scheepscommunicatiesystemen (zoals Vessel Traffic Management and Information Systems - VTMISS) anderzijds moeten worden uitgebreid en interoperabel worden om lokaal gedistribueerde systemen in een Europees netwerk te integreren.

Kostenramingen lijken erop te duiden dat het tot stand brengen van nieuwe geregelde scheepvaartverbindingen aanzienlijk minder duur zou zijn dan de bouw van overeenkomstige nieuwe landinfrastructuur.

De Commissie werkt momenteel aan de details van de autosnelwegen van de zee. Eén gelegenheid om de details te presenteren zou duidelijk de volgende herziening zijn van de richtsnoeren voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T)¹⁸ eind 2003. Deze herziening wordt momenteel voorbereid door een groep op hoog niveau bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en toetredingsstaten en onder voorzitterschap van de heer Karel Van Miert, voormalig Commissaris voor Vervoer en Ondervoorzitter van de Commissie.

Eenmaal afgerond zou het kader van het TEN-T kunnen bijdragen tot infrastructuurinvesteringen in verband met de autosnelwegen van de zee, zoals haveninfrastructuur en haven-hinterlandverbindingen. Verder zou met het nieuwe Marco Polo-programma (cf. actieblad nr. 2) steun kunnen worden verleend aan het opstarten van nieuwe diensten op de autosnelwegen van de zee mits deze aan de eisen van het programma voldoen.

¹⁸ Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1, zoals gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG, PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Het overleg over de autosnelwegen van de zee afronden om toetreding ertoe voor de marktspelers aantrekkelijk te maken met het oog op het vervullen van de doelstellingen van het Witboek.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, lidstaten en industrie.

Deadline: Medio 2003.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 5

VERBETEREN VAN DE MILIEUPRESTATIE VAN DE KORTE VAART

Het maritieme vervoer heeft een veel hogere energie-efficiëntie dan andere vervoersmodaliteiten en is per ton of vervoerde passagier in het algemeen minder schadelijk voor het milieu dan andere vervoersmodaliteiten. Een modaliteitverschuiving naar de korte vaart zou b.v. een belangrijk element kunnen vormen in de communautaire strategie om de Kyoto-verplichtingen na te komen¹⁹.

De goede milieuprestatie van de scheepvaart wordt echter met name belemmerd door de zwaveldioxide(SO₂)-emissies die significant hoger zijn dan bij andere modaliteiten.

De IMO-Conferentie in 1997 heeft nieuwe maatregelen aangenomen om zwaveloxide-emissies van schepen te verminderen²⁰ (nieuwe Bijlage VI bij MARPOL 73/78). De Conferentie heeft ook bepalingen aangenomen die de instelling mogelijk maken van speciale "SO_x-emissiecontrolegebieden" waar lagere emissieniveaus van toepassing zouden zijn. De Oostzee, Noordzee en het Kanaal werden als dergelijke gebieden aangewezen²¹. Het ratificatieproces voor de nieuwe bijlage is nog niet voltooid en de nieuwe maatregelen zijn niet wereldwijd in werking getreden.

In november 2002 heeft de Commissie een voorstel voor een richtlijn ingediend om het zwavelgehalte van in de Europese Unie gebruikte scheepsbrandstoffen te verminderen²². Het voorstel is gedeeltelijk gebaseerd op de in het kader van bijlage VI bij MARPOL 73/78 ingestelde "SO_x-emissiecontrolegebieden" maar gaat ook verder dan dat. Niettemin is het voorstel onderdeel van een bredere Europese strategie om ervoor te zorgen dat het maritieme vervoer nog minder schadelijk voor het milieu wordt dan het vandaag is²³.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Verbeteren van de milieuprestatie van de korte vaart door het ondersteunen en vervolgen van de strategie die de Commissie heeft voorgesteld, inclusief de aanneming en tenuitvoerlegging van het wetsvoorstel om het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen te verminderen.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, lidstaten, Parlement en industrie.

Deadline: Eerste resultaten 2005. Nadien doorlopend.

¹⁹ De Europese Gemeenschap en de lidstaten hebben het Kyoto-protocol in mei 2002 geratificeerd.

²⁰ Het zwavelgehalte van aan boord van schepen gebruikte zware stookolie mag niet meer bedragen dan 4,5% m/m.

²¹ Het zwavelgehalte van aan boord van schepen gebruikte zware stookolie mag niet meer bedragen dan 1,5% m/m. Als alternatief moeten schepen andere technologische methoden gebruiken om de SO_x-emissies te beperken.

²² Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen, COM(2002) 595 def. van 20.11.2002.

²³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad - Een strategie van de Europese Unie ter beperking van atmosferische emissies door zeeschepen, COM(2002) 595 def. van 20.11.2002.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 6

Gids voor douaneregelingen voor de kustvaart

De onmiddellijke reactie van mensen op douaneprocedures is dat zij te gecompliceerd zijn en de attractiviteit van de korte vaart verminderen. Maar deze reactie is te algemeen om bevredigend te zijn of tot concrete verbeteringen te leiden. Teneinde operationele oplossingen te vinden is het noodzakelijk de specifieke elementen te identificeren die problemen kunnen veroorzaken.

Met dit doel publiceerden de Commissiediensten in mei 2002 een Gids voor douaneregelingen voor de kustvaart²⁴. De gids heeft een dubbel doel:

- hij schetst de douaneregels voor de korte vaart, inclusief gelegenheden om gebruik te maken van vereenvoudigde procedures;
- hij verschaft een bondige basis voor het identificeren van mogelijke concrete behoeften aan wijzigingen of verdere vereenvoudigingen.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Voeren van overleg met de industrie, Focal Points voor de korte vaart en centra voor de bevordering van de korte vaart (SPC's) over de Gids voor douaneregelingen voor de kustvaart. Op basis van de resultaten van het overleg onderzoeken of wijzigingen van de douaneprocedures kunnen worden ondernomen dan wel of sommige kwesties kunnen worden behandeld in het kader van de initiatieven om de toepassing van de communautaire douaneregels op nationaal niveau onderling af te stemmen en de samenwerking tussen de nationale douanediens ten te verbeteren (cf. actieblad nr. 8, maatregel 1).

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten.

Deadline: Tweede helft van 2003.

2. Verduidelijken van de mate waarin gebruik gemaakt wordt van de vereenvoudigingsopportu niteiten die geboden worden door de huidige douaneregels (met name de regels betreffende toegelaten lijndiensten en toegelaten consignanten/consignatarissen). Indien van de huidige vereenvoudigingsregelingen geen gebruik wordt gemaakt, de redenen vaststellen en eventuele wijzigingen van de douaneregels bestuderen. Technische maatregelen bepalen om de douanefaciliteiten eenvoudiger te maken.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, industrie, Focal Points en SPC's.

Deadline: Tweede helft van 2003.

²⁴ Zie voetnoot 8.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 7

VASTSTELLEN EN OPHEFFEN VAN HINDERPALEN VOOR HET SUCCESVOLLER MAKEN VAN DE KORTE VAART DAN HIJ VANDAAG IS

Vanaf december 1999 al stelt de Commissie een lijst van obstakels samen die de ontwikkeling van de korte vaart belemmeren. Deze "bottleneckexercitie" omvat ook ideeën met het oog op mogelijke oplossingen voor de obstakels en ook best practices.

De vastgestelde obstakels kunnen worden ingedeeld in vijf categorieën:

- De korte vaart heeft nog niet volledig zijn vroegere imago van ouderwetse industrie afgeworpen;
- De korte vaart is nog niet volledig geïntegreerd in de intermodale logistiekketen;
- De korte vaart omvat complexe administratieve en documentaire procedures;
- De korte vaart vereist verhoogde havenefficiency;
- De toepassing van de regels en procedures verschilt per land.

Een aantal van de obstakels worden reeds aangepakt (b.v. uniformiteit van meldingsformulieren van schepen, havenefficiency en kosten, en normalisering van laadeenheden). In het algemeen worden de vastgestelde en vermeende obstakels op diverse niveaus aangepakt: EU, lidstaat, regionaal en lokaal.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. De vastgestelde obstakels systematisch, puntsgewijs in detail onderzoeken met het oog op het elimineren ervan.
Verantwoordelijke(n): Commissiediensten met Focal Points en SPC's in samenwerking met de lidstaten en industrie.
Deadline: Eind 2003.
2. Identificatie van verdere obstakels die de ontwikkeling van de korte vaart belemmeren en streven naar het vinden van oplossing ervoor.
Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, Focal Points, industrie en SPC's.
Deadline: Doorlopend.
3. De efficiency van havendiensten vergroten door het aannemen van het voorstel voor een Richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten²⁵ en het zo snel mogelijk tenuitvoerleggen ervan.
Verantwoordelijke(n): Lidstaten, Parlement en industrieën.
Deadline: Eerste resultaten eind 2003. Nadien doorlopend.

²⁵

Zie voetnoot 7.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 8

ONDERLINGE AANPASSING VAN NATIONALE TOEPASSING EN COMPUTERISERING VAN COMMUNAUTAIRE DOUANEPROCEDURES

Douaneprocedures zijn een belangrijk onderdeel van de korte vaart omdat een schip dat van een EU-haven naar een andere haven vaart het communautaire douanegrondgebied verlaat om dit pas opnieuw binnen te komen wanneer het in de andere haven aankomt. De goederen die het vervoert verliezen normaal hun communautaire status tenzij deze status wordt aangetoond door middel van een statusdocument of in stand gehouden in het kader van een vervoersprocedure. Dit is een bijkomende last voor de korte vaart vergeleken met het landvervoer waar overeenkomstig verlies van communautaire status normaal niet optreedt tussen de lidstaten van de EU mits er geen passage is via een derde land.

De huidige tendens naar elektronische overbrenging van douanegegevens (e-douane) zou de korte vaart moeten helpen door het versnellen en vereenvoudigen van de procedures die nodig zijn voor het aangeven van de lading.

Als een van de eerste stappen in de e-douane zullen circa 3 000 douanekantoren in 22 landen weldra het nieuwe systeem voor geautomatiseerd douanevervoer (NCTS) implementeren waardoor het papierwerk betreffende vervoer in het kader van het enig document (ED) vervangen zal worden door elektronische boodschappen. Als tweede stap zou het systeem in de toekomst ook uitgebreid worden tot activiteiten die momenteel uitgevoerd worden in het kader van de vereenvoudigde procedures voor douanevervoer en geleidelijk aan de ruggengraat van e-douane worden.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Onderling aanpassen van de nationale toepassing van de communautaire douaneregels en verbeteren van de samenwerking tussen de nationale douanediens ten, met name via het actieprogramma voor de douane in de Gemeenschap (douane 2007) en de contactgroep van noordelijke havens (RALFH)²⁶.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten en lidstaten.

Deadline: Doorlopend.

2. Het NCTS invoeren voor communautaire en gemeenschappelijke vervoersprocedures.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten en lidstaten.

Deadline: Medio 2003.

²⁶ Zie voetnoten 9 en 10.

3. Voortgaan met wetgevende stappen met het oog op het mogelijk maken van de toepassing van elektronische veeleer dan papieren indiening van gegevens met het oog op het creëren van een niet-bureaucratische omgeving waar het gebruik van papieren documenten tot het minimum is beperkt.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten en lidstaten.

Deadline: Doorlopend.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 9

ONDERZOEK EN TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELING (OTO)

De Gemeenschap voert doorlopend OTO-acties uit om de korte vaart en havenprocedures te bevorderen in overeenstemming met de meest recente technologische innovaties. De doelen van dit onderzoek waren bijvoorbeeld verbeteren van de kwaliteit, veiligheid, beveiliging en milieuprestatie van het maritieme transport. Recentelijk werd een thematisch netwerk voor de korte vaart ingesteld met het doel werkzaamheden uit te voeren betreffende onderwerpen die van direct beleidsmatig belang zijn.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Uitvoeren in het kader van een thematisch netwerk voor de korte vaart van taken die van direct beleidsmatig belang zijn voor de korte vaart:
 - Een comparatieve studie van deur-tot-deur-vervoersprijzen tussen modaliteiten;
 - Een comparatieve studie van de deur-tot-deur-milieuprestatie van de korte vaart in verhouding tot andere modaliteiten;
 - Invoering van een afstandsmatrix voor gemakkelijke conversie van beschikbare tongegevens betreffende de korte vaart in tonkilometers (in coördinatie met de lopende werkzaamheden bij Eurostat).

Verantwoordelijke(n): Het gekozen consortium in coördinatie met de Commissiediensten.

Deadline: Tot 2005.

2. Het 6de Kaderprogramma voor OTO gebruiken voor de ontwikkeling van:
 - Innovaties op het gebied van scheepsontwerp (met name snelle ro-ro-schepen en nieuwe types snelle lo-lo-schepen maar ook andere scheepsoplossingen);
 - Innovaties op het gebied van haventechnologieën;
 - Specifieke uitrustingen en technologieën voor de korte vaart;
 - Nieuwe technologische oplossingen voor administratieve procedures.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten.

Deadline: 2007.

3. Verspreiden van concrete resultaten van maritieme OTO-projecten onder een breed publiek op een klare en begrijpelijke manier.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten.

Deadline: Doorlopend.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 10

ADMINISTRATIEVE ONE-STOP SHOPS

Er moet in de lidstaten en de havens op administratief niveau actie worden ondernomen om "administratieve one-stop shops"²⁷ op te richten die de formaliteiten betreffende de aankomst, het vertrek en de in/uitklaring van schepen verder zouden moeten vereenvoudigen en versnellen. Dit moet gebeuren zonder de veiligheid of de beveiliging in het gedrang te brengen.

Administratieve one-stop shops zouden meerdere vormen kunnen aannemen. Het aantal verschillende instanties die aan boord gaan van elk schip zou kunnen worden beperkt door de taak van het uitvoeren van bepaalde formaliteiten aan een ander overheidsorgaan, het havenbestuur of de scheepsagent te delegeren, zoals dat het geval is in sommige lidstaten. Voorts zou er, in plaats van de situatie dat de overheidsdiensten verspreid liggen in het havengebied of zelfs in naburige havens, in elke haven één contactpunt moeten zijn waar de schepen alle noodzakelijke formaliteiten kunnen vervullen of minstens een help-desk die informatie geeft over welke formaliteiten moeten worden vervuld, hoe dit het best kan gebeuren en waar dit moet gebeuren. In ieder geval dienen de controles door de verschillende controleorganen zodanig te worden gecoördineerd dat verstoring van de scheepsactiviteiten zo veel mogelijk wordt beperkt.

Naast het versnellen van de formaliteiten voor schepen zouden deze administratieve one-stop shops ook moeten meewerken bij het bespoedigen van de formaliteiten betreffende het hinterlandvervoer (weg, rail en binnenvaart) naar en van het havengebied.

Het gebruik van elektronische communicatiemiddelen, met gebruikmaking van gestandaardiseerde boodschappen, tussen het schip en de instanties moet urgent worden ontwikkeld. Dit gebruik moet worden uitgebreid tot de hele logistieke keten, zoals het geval zou zijn voor beveiligingsgerelateerde procedures (cf. ook actiebladen nrs. 4 en 8).

GEPLANDE MAATREGELEN

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. Bevorderen van het idee van administratieve one-stop shops in de havens om het aantal overheidsinstanties die aan boord gaan van elk schip en elk schip controleren te beperken of minstens te coördineren en om aan de havengebruikers één contactpunt of help-desk voor de administratieve formaliteiten aan te bieden.</p> <p><u>Verantwoordelijke(n)</u>: Commissiediensten, lidstaten, havenautoriteiten en focal points.</p> <p><u>Deadline</u>: Doorlopend.</p> <p>2. Onderzoeken van de mogelijkheden die door de in het Witboek geïntroduceerde autosnelwegen van de zee (cf. actieblad nr. 4) geboden worden om deze administratieve one-stop shops te bevorderen.</p> <p><u>Verantwoordelijke(n)</u>: Commissiediensten.</p> <p><u>Deadline</u>: Eind 2003.</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁷ Dergelijke "administratieve one-stop shops" worden soms "single windows" genoemd

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 11

ZORG VOOR DE VITALE ROL VAN DE FOCAL POINTS VOOR DE KORTE VAART

Alle maritieme lidstaten en Noorwegen en IJsland hebben zogenaamde Focal Points voor de korte vaart aangesteld, zijnde overheidsfunctionarissen die als specifieke verantwoordelijkheid het bevorderen en het ontwikkelen van de korte vaart in hun lidstaat hebben. Sinds 1999 hebben zij op Europees niveau genetwerkt om de behoeften te monitoren en ideeën en oplossingen te leveren om de korte vaart te bevorderen. De Focal Points hebben regelmatige vergaderingen die voorgezeten worden door de Commissie. De Commissie verzorgt ook het secretariaat voor de vergaderingen en een internetgebaseerd webinstrument (CIRCA²⁸) om informatie en ideeën te delen tussen vergaderingen in. Met het oog op de uitbreiding van de Europese Unie hebben de toetredingslanden Estland, Litouwen, Polen en Slovenië (en de kandidaat-lidstaat Turkije) overeenkomstige contactpersonen voor de korte vaart aangesteld en nemen zij als waarnemer deel aan de werkzaamheden van de groep van Focal Points.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Zorg voor permanente samenwerking tussen de Focal Points voor de korte vaart en met de Commissie door het organiseren van regelmatige vergaderingen en het instandhouden van de informatiestroom tussen vergaderingen in via het internetgebaseerde webinstrument (CIRCA).

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten en Focal Points.

Deadline: Doorlopend.

2. Zorg voor het binden van de toetredingslanden aan de werkzaamheden van de Focal Points zodat zij vanaf het begin sleutelbelang toekennen aan de korte vaart in plaats van eenzijdig belang te hechten aan het wegvervoer.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten met Focal Points en SPC's.

Deadline: Zo spoedig mogelijk.

²⁸

CIRCA = Communication and Information Resource Centre Administrator.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 12

ZORG VOOR HET GOED FUNCTIONEREN EN BEGELEIDING VAN DE CENTRA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

Bijna alle maritieme lidstaten en Noorwegen en Polen hebben nationale centra voor de bevordering van de korte vaart (SPC's). Deze centra worden gedreven door zakelijke belangen en bieden een praktisch instrument om de korte vaart te bevorderen op nationaal niveau. Zij zijn in essentie onafhankelijk van specifieke belangengroepen, zoals scheepvaartmaatschappijen en/of havens, en adviseren en stimuleren vervoersgebruikers om de korte vaart te gebruiken. De nationale centra zijn momenteel genetwerkt in het European Short Sea Network (ESN)²⁹ dat een gemeenschappelijk instrument voor Europese bevordering aanbiedt. Via netwerking zijn de centra ook in staat om informatie en best practices uit te wisselen en praktisch advies te verstrekken betreffende beide eindpunten van een kortevaartreis. De Commissie steunt deze centra, hun werkzaamheden en hun netwerking.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Zorg voor het goed functioneren van de centra voor de bevordering van de korte vaart en het European Short Sea Network en het oriënteren van hun werkzaamheden op concrete en praktische manieren om het gebruik van de korte vaart te doen toenemen.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten in samenwerking met de SPC's.

Deadline: Doorlopend.

2. Toekennen van politieke, praktische en financiële steun aan de werkzaamheden van de centra voor de bevordering van de korte vaart en het Europees netwerk ervan.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, Focal Points, nationale autoriteiten en industrie.

Deadline: Voor wat betreft algemene steun en particuliere financiering: doorlopend.

Voor wat betreft publieke financiële steun: totdat de centra zelfvoorzienend zijn via lidmaatschapsgelden en andere particuliere financiering.

²⁹ Zie www.shortsea.info.

3. Uitbreiden van de geografische dekking van de nationale centra voor de bevordering van de korte vaart niet alleen tot de lidstaten van de EU in het kortevaartgebied maar ook de toetredingslanden.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, Focal Points en SPC's.

Deadline: Zo spoedig mogelijk.

4. Voorzien in en delen van de verantwoordelijkheid van het instandhouden van een internetgebaseerd webinstrument (CIRCA³⁰) voor de uitwisseling van informatie tussen de leden van het European Short Sea Network en met de Commissiediensten.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten en SPC's.

Deadline: Doorlopend.

³⁰ Zie voetnoot 28.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 13

BEVORDEREN VAN HET IMAGO VAN DE KORTE VAART ALS EEN SUCCESVOL VERVOERSALTERNATIEF

Een belangrijke actie om het gebruik van de korte vaart te doen toenemen is het imago ervan van een ouderwetse en trage modaliteit te veranderen in dat van een moderne dynamische schakel in de deur-tot-deur-leverketen. Vandaag kan de korte vaart in het algemeen in hoge mate snelheid, betrouwbaarheid, flexibiliteit, regelmaat, frequentie en ladingveiligheid bieden. De vervoersgebruikers moeten zich hiervan beter bewust zijn wanneer zij een beslissing nemen over de keuze van de modaliteit.

Om deze verandering tot stand te brengen dienen de kortevaartdiensten het moderne dynamische imago waar te maken enerzijds, en dienen anderzijds met name de expediteurs bewuster te worden gemaakt van de opportuniteiten die de korte vaart kan bieden. Een en ander moet in de eerste plaats door de relevante industrieën tot stand worden gebracht. Ook de overheidsorganen en de Commissie kunnen echter substantieel bijdragen.

Er moet ook aan worden herinnerd dat de korte vaart niet alleen betrekking heeft op vracht maar ook elk jaar in Europa zowel op lijnverbindingen als op cruises honderden miljoenen passagiers vervoert. Met het oog hierop dient de korte vaart zowel in de havens als aan boord van schepen een hoog niveau van passagiersdienst aan te bieden.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. De korte vaart en het moderne potentieel ervan bekend maken door het verspreiden van informatie over de modaliteit en deelname aan conferenties, seminars en workshops die ook vervoersgebruikers aantrekken. Toekennen van substantiële middelen aan publieke presentaties.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten, Focal Points, industrie en SPC's.

Deadline: Doorlopend.

2. Verstrekken van geactualiseerde neutrale informatie over het kortevaartbeleid aan het publiek via het internet, inclusief verdere ontwikkeling van bestaande websites.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten³¹, Focal Points, SPC's³².

Deadline: Doorlopend.

³¹ Zie voetnoot 14.

³² Zie de ESN-website www.shortsea.info en de nationale website van de SPC's (toegankelijk via de ESN-website). Deze exercitie omvat een lopende compilatie van Europese databases inzake lijnvaart en trampvaart.

3. Verstrekken van voorbeelden van succesverhalen in verband met de korte vaart (en mislukkingen om van te leren) via de internetsite van de Commissie voor de korte vaart.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten.

Deadline: Doorlopend.

PROGRAMMA VOOR DE BEVORDERING VAN DE KORTE VAART

ACTIEBLAD 14

STATISTISCHE INFORMATIE

De Europawijde statistieken betreffende de kortevaarthandel waren niet voldoende gedetailleerd. De Organisatie van de zeehavens van de Europese Gemeenschap (OZEG) en 22 van de daarbij aangesloten havens³³ hebben statistische gegevens aan de Commissie verstrekt. De Commissie is deze havens en OZEG dankbaar voor het coördineren van de exercitie. De methode om een steekproef van 15 Europese havens te gebruiken werd reeds getest en bleek voldoende betrouwbaar te zijn in de Commissiemededeling van 1999.

Deze situatie zal mettertijd verbeteren omdat de Richtlijn van de Raad betreffende maritieme statistieken³⁴ vanaf het jaar 2000 volledig in werking zal zijn getreden (vanwege gevraagde afwijkingen zijn de gegevens over 1997-1999 mogelijk niet volledig). Er zijn ongeveer 350 havens die gedetailleerde gegevens verstrekken in het kader van de richtlijn. Met de beschikbaarheid van gegevens op "haven-tot-haven"-niveau kan de richtlijn de meeste gegevens die nodig zijn voor de korte vaart leveren. Op verzoek van de lidstaten is de verspreiding beperkt tot "haven-tot-maritiem kustgebied"-niveau. Niettemin zal het toch nog enkele jaren duren voordat de richtlijn dataseries oplevert voor het analyseren van trends.

GEPLANDE MAATREGELEN

1. Parallel verstrekken van statistische informatie over de korte vaart op basis van de maritieme richtlijn en via de OZEG totdat de richtlijn voldoende tijdseries oplevert voor het vaststellen van trends en het maken van betrouwbare vergelijkingen tussen de modaliteiten.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten in samenwerking met OZEG en de focal points.

Deadline: Tot 2006.

2. Uitbreiden van de verzameling van statistische informatie tot de toetredingslanden.

Verantwoordelijke(n): Commissiediensten in samenwerking met OZEG en de focal points.

Deadline: 2004.

³³ Zie voetnoot 3.

³⁴ Richtlijn 95/64/EG van de Raad van 8 december 1995 betreffende de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen, PB L 320 van 30.12.1995, blz. 25, zoals geïmplementeerd bij Commissiebeschikkingen 98/385/EG van 13 mei 1998, PB L 174 van 18.6.1998, blz. 1, 2000/363/EG van 28 april 2000, PB L 132 van 5.6.2000, blz. 1 en 2001/423/EG van 22 mei 2001, PB L 151 van 7.6.2001, blz. 41.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende intermodale laadeenheden

TOELICHTING

INLEIDING

In het Witboek van de Commissie over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010³⁵ wordt dit voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad aangekondigd. Het voorstel is gebaseerd op de artikelen 71 en 80 van het EG-Verdrag.

De Gemeenschap moet een duurzame oplossing aandragen voor de vervoersproblemen, zodat de knelpunten in met name de wegeninfrastructuur worden verminderd. Zij heeft er dus belang bij dat het intermodale vervoer voor transportgebruikers aantrekkelijker wordt.

Tegenwoordig hanteren vervoerders diverse methoden van multimodaal vervoer:

- Chauffeurs in het wegvervoer reizen in hun voertuig mee met speciaal uitgeruste treinen of veerboten. Dit is begeleid transport.
- Met name op treinen worden opleggers aangebracht die hiertoe speciaal zijn ontworpen. De wagons zijn hier specifiek op afgestemd.
- Containers³⁶ of wissellaadbakken³⁷ worden van de ene vervoerswijze naar de andere overgeslagen.

In dit voorstel wordt slechts het laatstgenoemde geval behandeld. Omdat intermodale laadeenheden (UCI)³⁸ zoveel verschillen vertonen, met name bij de onderdelen voor het laden en lossen en vastzetten, komt de doeltreffendheid van de overslag in het gedrang. Men dient zelfs iedere intermodale laadeenheid te onderzoeken om te bepalen wat de geschikte laad- en losmethode is en de laad- en losinstallaties aan te passen of te wijzigen. Hetzelfde geldt voor het vastzetten van de eenheden in de voertuigen of schepen die als transportmiddel dienen. De overslag, die ingewikkeld en traag is geworden, brengt onnodige kosten met zich mee. De methoden voor het laden en lossen en vastzetten van intermodale laadeenheden moeten derhalve met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

Veiligheid is een prioriteit. De nieuwe intermodale laadeenheden moeten zijn voorzien van een alarm dat afgaat wanneer de eenheid wordt geopend. Op deze manier wil men het gevaar verkleinen dat er niet-aangegeven materialen of clandestiene passagiers naar binnen worden gesmokkeld.

Om de veiligheid te waarborgen en de risico's voor personen en goederen tot een minimum te beperken, moeten alle in Europa gebruikte intermodale laadeenheden worden onderhouden en periodiek worden gekeurd. Een dergelijke verplichting tot onderhoud en periodieke controle met betrekking tot containers die in het internationale verkeer worden gebruikt, vloeit ook

³⁵ COM(2001) 370 van 12.9.2001.

³⁶ Container: kist voor het vervoer van goederen die stevig genoeg voor herhaaldelijk gebruik en stapelbaar is en van de ene vervoerswijze naar de andere kan worden overgebracht.

³⁷ Wissellaadbak: eenheid voor het vervoer van goederen die optimaal is afgestemd op de afmetingen van wegvoertuigen (een fundamenteel verschil met containers) en die voorzien is van grijpelementen waarmee overslag van de ene naar de andere vervoerswijze kan plaatsvinden, gewoonlijk van spoorweg- naar wegvervoer.

³⁸ UCI: intermodale laadeenheid, d.w.z. container of wissellaadbak.

voort uit de CSC³⁹ die op internationaal niveau is aangenomen. De procedures voor de uitvoering van deze maatregelen moeten uniform zijn.

Wat Europa nodig heeft, is een *optimale intermodale laadeenheid*, de UECI⁴⁰, die zowel de voordelen van de container (stevig en stapelbaar) als van de wissellaadbak heeft, met name de grotere capaciteit. Een dergelijke Europese eenheid kan bij vier vervoerswijzen (spoor, weg, zee- en binnenvaart) worden gebruikt en de overslag tussen deze vervoerswijzen zal daardoor eenvoudiger worden. Om voor maximale intermodaliteit te zorgen, moet de eenheid stapelbaar zijn en aan de bovenzijde beetgepakt kunnen worden. Ook moet vervoer over zee mogelijk zijn. De eenheid moet zo veel mogelijk ruimte bieden voor het vervoer van ISO-pallets⁴¹ en laden en lossen moet snel kunnen plaatsvinden, om de kosten en het tijdverlies te beperken. Deze Europese intermodale laadeenheid kan bestaan uit een multifunctionele laadbak voor drooggoed waarin twee pallets voor belading naast elkaar kunnen worden gezet. De nuttige binnenbreedte moet dus ten minste 2 x 1200 mm zijn plus de nog te bepalen noodzakelijke manoeuvreerruimte. De breedte aan de buitenzijde moet zo klein mogelijk zijn, idealiter 2500 mm om rekening te houden met de bestaande geleidingsrails in bepaalde schepen. Deze Europese laadeenheden moeten in ieder geval over de weg vervoerd kunnen worden. Derhalve moeten zij in overeenstemming zijn met de bepalingen van Richtlijn 96/53⁴². Er bestaan slechts zeer weinig intermodale laadeenheden die aan deze eisen voldoen.

Ten slotte bevat het voorstel voor een richtlijn essentiële eisen inzake veiligheid, beveiliging, interoperabiliteit, laden en lossen, vastzetten, stevigheid, codering en identificatie van de eenheden, op basis waarvan de Commissie de Europese normalisatie-instellingen zal verzoeken geharmoniseerde normen vast te stellen, teneinde nuttige parameters te ontwikkelen om aan de essentiële eisen te kunnen voldoen. Een regelgevend comité, dat uit vertegenwoordigers van de lidstaten en de Commissie is samengesteld, zal bijzondere interoperabiliteitseisen vaststellen met betrekking tot de eigenschappen van intermodale laadeenheden die zijn vereist om ervoor te zorgen dat zij voor meerdere vervoerswijzen bruikbaar zijn. Procedures voor periodieke keuring van intermodale laadeenheden moeten waarborgen dat deze steeds aan de bovengenoemde eisen voldoen. Met dit systeem wordt het volgende beoogd:

- Waarborgen van een voldoende onderhoudsniveau voor alle in Europa gebruikte intermodale laadeenheden, ongeacht wanneer deze in gebruik zijn genomen.
- Vergemakkelijken van de overslag tussen de vervoerswijzen door bepaalde eigenschappen van de onderdelen voor het laden en lossen en vastzetten van de laadeenheden te harmoniseren. In de richtlijn wordt de naleving van de desbetreffende eisen verplicht gesteld voor alle intermodale laadeenheden die 24 maanden na de uiterste datum voor omzetting ervan door de lidstaten in gebruik zijn genomen.

³⁹ CSC: overeenkomst voor veilige containers. Aangenomen op 2.12.1972, in werking getreden op 6.9.1977 en gewijzigd in 1981, 1983, 1991 en 1993. Het verdrag is te vinden op de internetpagina van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), www.imo.org

⁴⁰ UECI: Europese intermodale laadeenheid.

⁴¹ Pallet: platform, doorgaans van hout, waarmee goederen gemakkelijk kunnen worden geladen en gelost. In Europa worden meestal de volgende gestandaardiseerde afmetingen gebruikt: 800 x 1200 mm en 1 000 x 1200 mm (ISO 6780).

⁴² Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

- Zo goed mogelijk beveiligen van de nieuwe intermodale laadeenheden tegen ongeoorloofd gebruik, naargelang de ontwikkeling van de techniek.
- Omschrijven wat een Europese intermodale laadeenheid is, die de voordelen van een container en een wissellaadbak combineert met inachtneming van de eisen en de procedures voor overeenstemmingsbeoordeling en periodieke keuring die voor elke nieuwe intermodale laadeenheid gelden. Het gebruik ervan wordt in de richtlijn niet verplicht.

Vanaf de aanvaarding van de opdracht die de Europese Commissie aan de Europese normalisatie-instellingen zal verlenen, zouden er maximaal drie jaar nodig zijn om bijna alle geharmoniseerde normen op te stellen.

Vanaf het begin van de werkzaamheden van het bij de richtlijn ingestelde regelgevende comité zouden er maximaal twee jaar nodig zijn om de bijzondere interoperabiliteitseisen op te stellen.

De voorschriften met betrekking tot de beveiliging tegen ongeoorloofd gebruik moeten, gezien het karakter ervan, regelmatig worden bijgesteld.

5. HET PROBLEEM: VERSCHIEDENHEID VAN DE TECHNISCHE EIGENSCHAPPEN

1. Om multimodaal vervoer aantrekkelijk te maken, is het nodig dat het gebruiksgemak wordt verbeterd en dat in de behoeften van de gebruikers wordt voorzien. Het moet minimaal dezelfde voordelen bieden als het wegvervoer. De verschillende vervoerswijzen moeten beter op elkaar aansluiten en de voordelen ervan moeten worden gecombineerd in de leveringsketens van deur tot deur. De overgang tussen de vervoerswijzen moet naadloos zijn en een hoog niveau van interoperabiliteit bieden. Door de verscheidenheid van intermodale laadeenheden wordt overslag een ingewikkelde zaak.
2. De containers die gewoonlijk in Europa worden gebruikt (20 en 40 voet) voldoen aan de normen van de Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO). Er komen ook andere containers voor met andere technische eigenschappen (breedte, hoogte, constructie, enz.). Over het algemeen kunnen deze containers door de vier bestaande vervoerswijzen worden gebruikt. Ze zijn doorgaans stapelbaar en kunnen met een hijskraan worden opgetild. De beladingscapaciteit voor ISO-pallets⁴³ is echter meestal niet optimaal of de maximale afmetingen die voor het vervoer over land beschikbaar zijn, kunnen niet volledig worden benut. Daarom worden ze maar weinig gebruikt in het Europese weg- en spoorwegvervoer.
3. Wissellaadbakken zijn hoofdzakelijk ontworpen voor overbrenging tussen spoor en weg. Hiermee kan bij weg- en spoorwegvoertuigen de beschikbare capaciteit goed worden benut. De bakken bieden echter geen economische oplossing voor de binnenvaart of het zeevervoer. Ze zijn gewoonlijk niet stapelbaar, omdat de wanden niet erg sterk zijn, en kunnen niet over zee worden vervoerd of met een hijskraan

⁴³ De standaardisatie van pallets heeft geleid tot een zekere harmonisatie van de afmetingen en de verpakking van producten die internationaal worden verhandeld, teneinde deze afmetingen maximaal te benutten.

worden opgetild. Ze bestaan met verschillende afmetingen en eigenschappen. Het CEN heeft een aantal Europese normen voor wissellaadbakken ontwikkeld.

4. De verscheidenheid van ontwerpen, afmetingen en technische eigenschappen maakt het intermodale vervoer tot een complex probleem en vormt een belemmering voor de interoperabiliteit die met intermodale laadeenheden wordt beoogd. Het laden en lossen loopt vertraging op omdat elke laadbak afzonderlijk moet worden geïdentificeerd om te bepalen welke techniek moet worden toegepast. De hijsapparatuur moet vaak speciaal worden afgesteld of worden gewijzigd. Dat brengt onnodige kosten met zich mee. Wissellaadbakken worden slechts in het weg- of spoorwegvervoer gebruikt (sommige ook in het ro-ro-vervoer⁴⁴ over korte afstand), terwijl containers voornamelijk worden gebruikt in de zee- en binnenvaart. Hierdoor wordt het moeilijker investeringsbesluiten met betrekking tot intermodale laadeenheden te nemen. De capaciteit van het vervoersstelsel kan niet ten volle worden benut en een naadloze integratie van het intermodale vervoer kan niet worden gegarandeerd.

6. DE METHODE: HARMONISATIE EN NORMALISATIE

5. Er moeten drie problemen worden opgelost:
 - de complexiteit van het laden en lossen en het gebrek aan interoperabiliteit,
 - het gebrek aan optimale intermodale laadeenheden die in alle vervoerswijzen bruikbaar zijn,
 - de noodzaak in een uniform versterkt systeem te voorzien met betrekking tot de eigenschappen van de eenheden in kwestie op de bovengenoemde gebieden, waaronder veiligheid en beveiliging.
6. Deze problemen kunnen worden opgelost door harmonisatie van bepaalde eigenschappen van nieuwe intermodale laadeenheden, zodat ze veiliger worden en het laden en lossen op meer uniforme wijze kan plaatsvinden, waardoor ook de interoperabiliteit wordt verbeterd. Door de vaststelling van de eigenschappen en prestaties van een nieuw type intermodale laadeenheid, de Europese intermodale laadeenheid (UECI), kan een eenheid ontstaan die de voordelen van een container en een wissellaadbak combineert met inachtneming van de voorschriften en eisen die voor de nieuwe intermodale laadeenheden gelden. De Commissie zal de Europese normalisatie-instellingen belasten met de opstelling van geharmoniseerde normen en zal met medewerking van de lidstaten bijzondere interoperabiliteitseisen vaststellen, die na de goedkeuring ervan een verplicht karakter zullen krijgen.

6.1. Geharmoniseerde interoperabiliteitseigenschappen van intermodale laadeenheden

7. De intermodale laadeenheden hebben verschillende eigenschappen. Sommige moeten aan de onderzijde worden beetgepakt (bijvoorbeeld door middel van een vorkheftruck), andere aan de bovenzijde (bijvoorbeeld via een hijskraan). De

⁴⁴ De term "ro-ro" (*roll-on-roll-off*) houdt in dat op een zeeschip het laden en lossen plaatsvindt via het op- en afrijden van weg- of spoorwegvoertuigen.

bevestigingspunten bevinden zich op verschillende plaatsen en de stevigheid varieert ook. Deze problemen kunnen worden opgelost door de invoering van een pakket gemeenschappelijke eigenschappen die geharmoniseerd zijn om tot een uniforme procedure voor het laden en lossen te komen, de opslag van de eenheden te vergemakkelijken en deze tijdens het vervoer beter te kunnen vastzetten.

8. De harmonisatie van de locatie en het ontwerp van hoekstukken, openingen voor het laden en lossen met een strop en doorgangen voor vorkheftrucks zou bijdragen tot een uniforme manier van laden en lossen van de eenheden. Volgens sommige deskundigen kan daardoor de duur van de overslag gemiddeld met de helft worden verminderd. De harmonisatie van de eigenschappen van tussensteunen, zoals steunvoeten, zou zorgen voor een eenvoudigere opslag tussen de vervoersactiviteiten. Door een gemeenschappelijke omschrijving te hanteren voor punten die zo sterk zijn dat ze de massa van de intermodale laadeenheid tijdens het vervoer kunnen verdragen (belastingoverdrachtszones), zou de kans op schade worden verkleind en de plaatsing van de eenheid gemakkelijker worden. Bovendien kan de lading in de wegvoertuigen, wagons en schepen eenvoudiger op een doeltreffende en veilige manier worden vastgezet door een harmonisatie van de koppelingen met de voorzieningen voor het vastzetten van de lading.
9. De omschrijving, het ontwerp en de precieze locatie van deze geharmoniseerde eigenschappen verschillen bijvoorbeeld naar gelang van de lengte en de configuratie (o.a. sterkte van de wanden) van de laadeenheid. Deze richtlijn bevat verplichte essentiële eisen op basis waarvan de Commissie de bevoegde normalisatie-instellingen zal verzoeken geharmoniseerde normen op te stellen per klasse en categorie laadeenheid. Deze normen kunnen door de fabrikanten worden toegepast en in dat geval worden hun producten geacht aan de essentiële eisen te voldoen. Via de procedure van het regelgevende comité zullen verplichte bijzondere interoperabiliteitseisen worden vastgesteld.
10. De geharmoniseerde intermodale laadeenheden krijgen een CE-markering, waaruit blijkt dat deze aan de geldende eisen voldoen, en een specifiek aanvullend symbool waardoor zij tijdens het laden en lossen gemakkelijker kunnen worden geïdentificeerd.
11. Niettemin zal een zekere verscheidenheid blijven bestaan, en wel om de volgende redenen:
 - Uit economisch oogpunt kan men niet verlangen dat de bestaande intermodale laadeenheden worden gewijzigd of met de geharmoniseerde eigenschappen in overeenstemming worden gebracht. Zolang zulke eenheden worden gebruikt, zal er dus sprake blijven van een zekere diversiteit. Deze oude laadeenheden zullen evenwel geleidelijk van de markt verdwijnen (gemiddeld na vijf jaar voor de minst stevige wissellaadbakken en tien tot vijftien jaar voor de sterkste containers).
 - Men kan evenmin verlangen dat alle laadeenheden net zo stevig zijn als een stapelbare ISO-container. Er zullen altijd "broze" containers en wissellaadbakken op de markt blijven, omdat de vervaardiging ervan minder duur is en omdat zij voor een aantal toepassingen kunnen worden gebruikt (bijvoorbeeld wanneer er geen sprake is van vervoer over zee).

6.2. Genormaliseerde Europese intermodale laadeenheid (UECI)

12. In een Europese intermodale laadeenheid moeten de voordelen van containers (stapelbaarheid, grijppunten aan de bovenzijde, vervoerbaarheid over zee) en van wissellaadbakken, met name de grotere breedte, worden samengebracht. Om maximale intermodaliteit te verzekeren, moet een Europese intermodale laadeenheid bruikbaar zijn in alle vervoerswijzen en gemakkelijk kunnen worden overgeslagen. Een dergelijke eenheid moet bestaan uit een multifunctionele laadbak voor drooggoed die bij de kopwand of aan de zij- of bovenkant wordt geopend.
13. Omdat er momenteel onvoldoende intermodale laadeenheden van dit type bestaan, voorziet deze richtlijn in daartoe strekkende essentiële eisen en bijzondere interoperabiliteitseisen. Op basis van de essentiële eisen zullen, op verzoek van de Commissie, de Europese normalisatie-instellingen dan geharmoniseerde normen opstellen. Er is wat dit betreft al veel gebeurd, zowel door het CEN als op OTO-gebied⁴⁵. Dit voorstel stoelt volledig op de werkzaamheden van het CEN en het UTI-NORM-onderzoek⁴⁶. Deze werkzaamheden kunnen de grondslag vormen voor de geharmoniseerde normen en bijzondere interoperabiliteitseisen voor de Europese intermodale laadeenheden met betrekking tot de binnenafmetingen:
 - lengte: twee verschillende varianten. Wat betreft de lange variant moeten in de lengterichting van de laadeenheid 11 eenheden van 1,2 m kunnen worden geplaatst met de eventueel benodigde manoeuvreerruimte. De korte variant moet onder dezelfde voorwaarden zes van deze eenheden kunnen bevatten. De eerste lengte is gekozen omdat deze optimaal is voor ISO-pallets en tevens met het oog op de maximumlengte die in het wegvervoer is toegestaan. Voor de tweede lengte is gekozen omdat de eenheden zo precies per tweetal in samenstellen kunnen worden vervoerd, waardoor het gebruik van speciale voertuigen (zoals korte koppelingen) overbodig is. Beide varianten kunnen eveneens worden vervoerd over het spoor en via de zee- en binnenvaart.

⁴⁵ OTO: onderzoek en technologische ontwikkeling.

⁴⁶ Het UTI-NORM-onderzoek, dat volledig door de Commissie is gefinancierd voor een bedrag van 179 000 euro, heeft als referentie JC-98-RS.5039. Er werd onderzoek verricht naar de actuele stand van zaken en aangegeven welke behoeften in de toekomst zouden ontstaan als het gaat om de standaardisatie van intermodale laadeenheden. Het onderzoek is uitgevoerd door het ICB (internationaal bureau voor containers en intermodaal vervoer), de UIRR (Internationale Unie van Maatschappijen voor Gecombineerd Rail-Wegvervoer), een Duitse adviseur (Hannoversche Konsulding für Verkehrswesen, Transporttechnik und elektronische Datenverarbeitung) en een Britse onderneming (Three Quays Marine Services Ltd).

Men is tot de slotsom gekomen dat een stapelbare container of wissellaadbak van 2550 x 2900 x 13.600 mm het best mogelijke compromis voor Europa is. Met deze laadeenheid worden de maximaal toegestane afmetingen en capaciteit voor het wegvervoer tijdens de eerste en laatste etappe van het intermodale vervoer optimaal benut. De kortere laadeenheid voor het spoorwegvervoer (2550 x 2900 x 7450 mm) heeft ook voordelen: gebruik in alle vervoerswijzen over land, verbetering van de economische condities van het vervoer over water waarbij sprake is van totale compatibiliteit met wissellaadbakken voor het (spoor)wegvervoer, stapelbaarheid, palletbreedte, vereenvoudigde laad- en losmethoden, optimaal gebruik van de toelaatbare afmetingen in het wegvervoer, tamelijk lage productiekosten, algehele economische voordelen dankzij een vermindering van de huidige grote verscheidenheid van vormen en afmetingen, compatibiliteit met de meest gangbare hefinrichtingen en verenigbaarheid met de overeenkomst voor veilige containers (CSC). In de studie wordt onderkend dat dit nieuwe type eenheid ook problemen met zich mee kan brengen, met name voor schepen en boten met een cellenstructuur en bepaalde spoorwegverbindingen. Toch worden de voordelen groter dan de nadelen geacht.

- breedte: er moeten drie pallets naast elkaar kunnen worden geplaatst van elk 800 mm breed of twee pallets in lengterichting van elk 1200 mm lang, plus de benodigde manoeuvreerruimte, waarbij de maximaal toelaatbare breedte in het wegvervoer, 2550 mm, niet mag worden overschreden.
- hoogte: er is gekozen voor een hoogte van 2670 mm, omdat wissellaadbakken doorgaans 2670 mm hoog zijn⁴⁷. Deze waarde ligt hoger dan de normen voor de hoogte van containers ISO 668 en 650 van serie 1 (2438 mm en 2591 mm) en biedt meer ruimte. Bovendien kan een dergelijke eenheid worden gebruikt op grote spoorlijnen waarop wagons met een standaardhoogte rijden.

14. Elke normalisatie houdt verplichtingen en beperkingen in. De afmetingen van de Europese intermodale laadeenheid kunnen de volgende problemen veroorzaken:

- lengte:
 - Op schepen en boten met een cellenstructuur moeten de geleiders op een nieuwe lengte worden afgesteld, wat marginale afgeleide kosten met zich meebrengt. Wanneer schepen voor een bepaalde containerlengte worden ontworpen, kan het voorkomen dat door de constructievereisten de laadruimte minder goed wordt benut.
 - Met de lange Europese intermodale laadeenheid kan de capaciteit van de huidige standaardspoorwagons niet volledig worden benut.
- breedte:
 - Een buitenbreedte van meer dan 2500 mm kan voor problemen zorgen, bijvoorbeeld op bepaalde schepen met een cellenstructuur waar de cellen slechts 2500 mm breed zijn, waardoor aanpassing van de geleiders nodig is. Op sommige binnenvaartschepen kan laadruimte verloren gaan, met name op schepen die ontworpen zijn om naast elkaar vier ISO-containers zonder manoeuvreerruimte te vervoeren. Op bepaalde schepen worden echter reeds niet-ISO-containers met een breedte van 8 voet en 6 duim (ongeveer 2,59 m) geaccepteerd.
- hoogte:
 - In het Verenigd Koninkrijk mag een intermodale laadeenheid voor het spoorwegvervoer niet hoger zijn dan 2540 mm.

15. De omvang van deze mogelijke problemen moet evenwel niet overschat worden. In het spoorwegvervoer kan dankzij de korte Europese laadeenheden de capaciteit van de wagons beter worden benut. In het Verenigd Koninkrijk mogen intermodale laadeenheden op een groot aantal belangrijke spoorlijnen naar de Kanaaltunnel een hoogte hebben van 2670 mm, met een hoogte van 1045 mm voor de verlaagde wagonlaadvloer. Wat betreft het vervoer over rivieren of over zee moet er met nadruk op worden gewezen dat nu reeds soms aanpassing van de geleiders plaatsvindt.

⁴⁷ Zie COST 339 – kleine containers, punt 5.2.4 van het eindverslag, 2001.

16. Het belangrijkste argument blijft dat de capaciteit van de Europese intermodale laadeenheid beter kan worden benut dan die van ISO-containers, als het gaat om het vervoer van genormaliseerde pallets. De beste prestatie van de Europese laadeenheid kan in eerste instantie bij benadering als volgt worden samengevat:
- een belading met europallets die tot 32% groter is dan de ISO-container van 40 voet (lange laadeenheid);
 - een belading met europallets die tot 63% groter is dan de ISO-container van 20 voet (korte laadeenheid).
17. In de bijlage bij deze toelichting zijn een vergelijkende tabel en schetsen te vinden waarin getoond wordt hoe de beschikbare oppervlakte in de acht genoemde gevallen wordt gebruikt.
18. Op grond van de beschikbare gegevens schat de Commissie dat er 25 %⁴⁸ minder wegvoertuigen nodig zijn om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren, wanneer alle intermodale laadeenheden, uitgaande van volledige belading, zouden worden vervangen door volgeladen Europese intermodale laadeenheden.
19. De Europese intermodale laadeenheid kan voor de korte zeevaart en de binnenvaart alleen dan een interessante optie zijn, wanneer zij stapelbaar is. Ro-ro-veerboten kunnen hun capaciteit economischer benutten, indien ten minste twee eenheden gestapeld kunnen worden vervoerd. In lo-lo-schepen⁴⁹ wordt meer gestapeld (tot maximaal 6 eenheden in het laadruim). Ook voor de tussentijdse opslag in terminals en havens geldt dat de stapelbaarheid van de laadeenheden duidelijke economische voordelen biedt als het gaat om het gebruik van de beschikbare ruimte. Zoals blijkt uit het normontwerp prEN 13853, heeft een korte Europese intermodale laadeenheid hetzelfde stapelvermogen als de ISO-container van 20 voet. Wat betreft de lange laadeenheden moet een tussenoplossing worden gevonden tussen stapelvermogen en tarragewicht. Daarom wordt in de essentiële eisen van bijlage II een stapeling op vier niveaus voor volle laadeenheden vermeld die geschikt zijn voor een reis over zee.
20. Onder vergelijkbare productievoorwaarden zouden de Europese intermodale laadeenheden duurder kunnen blijken te zijn dan containers (vanwege de grotere beschikbare oppervlakte) en wissellaadbakken, vanwege de versterking van de wanden die waarschijnlijk nodig is om deze te kunnen stapelen. De grotere capaciteit van de Europese intermodale laadeenheden vergeleken met containers moet de meerkosten echter ruimschoots compenseren. Ten opzichte van wissellaadbakken liggen de opslagkosten van Europese laadeenheden lager; dit geldt ook voor de vervoerskosten wanneer de eenheden gestapeld vervoerd kunnen worden.
21. De kosten van een Europese intermodale laadeenheid hangen evenwel af van het aantal geproduceerde eenheden, dus van het succes van dit initiatief. Omdat er een grote verscheidenheid van wissellaadbakken is, kunnen de eenheden niet in grote hoeveelheden worden vervaardigd; de meerkosten als gevolg van de versterking van de wanden moeten derhalve gecompenseerd worden door de schaalvoordelen, voor zover deze realiseerbaar zijn.

⁴⁸ Zie de berekeningen en hypothesen in de bijlage bij de toelichting.

⁴⁹ "Lift on lift off", d.w.z. dat de intermodale laadeenheden worden geladen en gelost door middel van hefinrichtingen.

22. In de essentiële eisen van bijlage II worden de benodigde eigenschappen en prestaties van een Europese intermodale laadeenheid genoemd, die uiteraard ook moet voldoen aan de geharmoniseerde criteria van bijlage I, die gelden voor alle nieuwe intermodale laadeenheden.
23. De Europese intermodale laadeenheid wordt voorzien van een CE-markering waaruit blijkt dat deze aan de eisen voldoet en van een specifieke markering waarmee deze gemakkelijk kan worden geïdentificeerd. Deze markering wordt aangebracht op basis van de procedures en bepalingen van artikel 8 en de bijlagen IV en VII van deze richtlijn
24. Het gebruik van de Europese intermodale laadeenheid wordt niet verplicht gesteld. Het is aan de Europese ondernemers er de voordelen van te ontdekken.

Gezien de geschiedenis van de ISO-containers kan niet worden uitgesloten dat een dergelijke laadeenheid op termijn de Europese logistieke en vervoerssituatie totaal zal veranderen. Bij de afmetingen die in 1964 voor serie I (de enige serie die is samengesteld en die nog steeds van kracht is) zijn aangenomen, werd geen rekening gehouden met de normalisatie in 1947 van laadeenheden (pallets), die in twee formaten werden goedgekeurd: 800 mm x 1200 mm en 1000 mm x 1200 mm. Deze normalisatie voorzag zelfs in de mogelijkheid om een formaat van 1200 mm x 1200 mm te accepteren, zodra de binnenafmetingen van de nieuwe containers dit zouden toelaten. Deze drie palletafmetingen zijn afgeleid van het goedgekeurde basisverpakkingsformaat (400 mm x 600 mm) dat gevolgen heeft gehad voor de afmetingen van meubels en vooral van huishoudelijke elektrische apparaten.

25. Door de goedkeuring van de nominale lengten voldeden de eenheden die destijds de meest gebruikte in de wereld waren, niet langer aan de normen. Het gaat hier om eenheden die het eigendom waren van Amerikaanse ondernemingen. In 1978 bezat SEA LAND bijvoorbeeld nog een 35-voets-containerpark gelijk aan 55.000 TEU⁵⁰.
26. Ondanks deze twee handicaps is het containerpark tussen halverwege 1970 en halverwege 2000 wereldwijd gestegen van 0,5 tot 14,3 miljoen TEU. Gedurende de afgelopen vijf jaar bedroeg de jaarlijkse gemiddelde groei 9%. Het succes van de ISO-norm is vooral te danken aan de promotie-inspanningen en investeringen van maritieme rederijen en verhuurbedrijven. Door de normalisatie ontstond een wereldwijd, stabiel kader waarbinnen het gemakkelijker werd investeringsbesluiten te nemen.

6.3. Veiligheid van de intermodale laadeenheden

27. De veiligheid van vervoer en materiaal is een van de hoofddoelstellingen van het communautaire vervoersbeleid. Het is dus van belang dat de laadeenheden die in Europa worden gebruikt, voldoen aan strenge veiligheidseisen. Om elk risico te vermijden, moeten zij doeltreffend worden onderhouden en aan periodieke keuringen worden onderworpen.

⁵⁰ TEU: Twenty-foot Equivalent, maateenheid die overeenkomt met een ISO-container van 20 voet lang (6,10 m) en die gebruikt wordt om capaciteiten of vervoersstromen aan te duiden.

28. De Raad heeft in 1979 de aanbeveling gedaan⁵¹ dat de lidstaten de op 2 december 1972 in Genève goedgekeurde Internationale overeenkomst voor veilige containers (CSC) ratificeren. De oorspronkelijke overeenkomst is door de meeste lidstaten geratificeerd, maar de laatste wijzigingen van 1993 zijn niet van kracht geworden.
29. Deze overeenkomst vormt een internationaal instrument waarmee beoogd wordt voor personen een hoog veiligheidsniveau te waarborgen tijdens het vervoer en het laden en lossen van containers. Hiertoe zijn algemeen aanvaardbare testprocedures en daaraan gerelateerde bestendigheids-eisen opgesteld. Ook wordt het internationale vervoer eenvoudiger door de formulering van uniforme internationale veiligheidsvoorschriften die op gelijke wijze gelden voor alle vervoerswijzen.
30. Deze richtlijn bevat bepalingen inzake onderhoud en periodieke keuringen, zowel voor internationaal vervoer als voor nationaal vervoer. Deze bepalingen zijn niet in tegenspraak met de bepalingen van de CSC, die op hetzelfde onderwerp betrekking hebben, om te voorkomen dat zij onverenigbaar zijn met de internationale verplichtingen van de lidstaten.
31. Er is geen enkele reden om de Europese en andere laadeenheden (UECI en UCI) die vóór de inwerkingtreding van de richtlijn zijn vervaardigd, uit te sluiten van de verplichting tot onderhoud en periodieke keuring. Daarom hebben deze verplichtingen betrekking op alle intermodale laadeenheden die in de Gemeenschap zijn toegelaten.
32. De richtlijn dwingt de lidstaten niet de CSC te ondertekenen of te aanvaarden, aangezien daarin de veiligheidseisen en het kader voor de periodieke keuring zijn opgenomen.
33. De vervoersveiligheid is tegenwoordig een essentieel punt. Elke nieuwe laadeenheid moet zijn voorzien van de meest geavanceerde alarmapparatuur tegen ongeoorloofd gebruik, bijvoorbeeld een elektronische verzegeling.

6.4. Procedures voor overeenstemmingsbeoordeling van intermodale laadeenheden en periodieke keuring

34. De richtlijn voorziet in procedures voor beoordeling van de overeenstemming van Europese en andere intermodale laadeenheden (UCI en UECI) met de geldende eisen, overeenkomstig Besluit 93/465/EG van de Raad⁵². De procedures voor overeenstemmingsbeoordeling en periodieke keuring van intermodale laadeenheden (UCI) vinden volgens hetzelfde principe plaats.
35. De CE-markering waaruit blijkt dat de laadeenheden aan de eisen voldoen, wordt op de laadeenheden aangebracht overeenkomstig het bovengenoemde Besluit 93/465.
36. De modules voor de beoordeling (bijlage IV) en de periodieke keuring (bijlage V) houden rekening met de internationale verplichtingen van de lidstaten, met name die

⁵¹ Aanbeveling van de Raad van 15 mei 1979 betreffende de bekrachtiging van de Internationale overeenkomst voor veilige containers (CSC), PB L 125 van 22.5.1979, blz. 18.

⁵² Besluit 93/465 van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming, die in de richtlijnen voor technische harmonisatie moeten worden gebruikt, PB L 220 van 30.8.1993.

welke uit de CSC voortvloeien. Zij houden voorts rekening met het feit dat deze overeenstemming voornamelijk samenhangt met het toepassingsgebied, waarvoor de interoperabiliteit in het vervoer en niet alleen het vrije verkeer op de communautaire markt moet worden gewaarborgd.

7. INHOUD VAN HET VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN

Artikel 1: dit artikel behelst de vaststelling van na te komen eisen, procedures voor beoordeling van de overeenstemming met deze eisen en voor periodieke keuring en voorziet in de opstelling van geharmoniseerde normen.

Artikel 2: in dit artikel wordt het toepassingsgebied van de richtlijn omschreven, namelijk Europese en andere intermodale laadeenheden. De richtlijn is niet van toepassing op het luchtvervoer.

Artikel 3: in dit artikel worden bepaalde termen gedefinieerd die in de richtlijn worden gebruikt.

Artikel 4: dit artikel voorziet in de beoordeling van de overeenstemming van Europese en andere intermodale laadeenheden met de eisen, met inbegrip van de CE-markering en de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures.

Artikel 5: dit artikel bevat bepalingen inzake het vrije verkeer van Europese en andere intermodale laadeenheden, beperkingen daarop en vrijwaringsclausules.

Artikel 6: dit artikel voorziet in de verplichting voor de lidstaten om ervoor te zorgen dat Europese en andere intermodale laadeenheden de gezondheid, de veiligheid van personen en, in voorkomend geval, huisdieren en goederen niet in gevaar brengen. Het voorziet tevens in het recht om op beurzen en soortgelijke evenementen, met inachtneming van bepaalde regels, Europese en andere intermodale laadeenheden te presenteren die niet aan de richtlijn voldoen.

Artikel 7: dit artikel stelt de regels vast in verband met de verplichting tot onderhoud en periodieke keuring.

Artikel 8: dit artikel heeft betrekking op de CE-markering, de wijze van aanbrengen, de verplichting om verwarring met andere symbolen te voorkomen en de bepalingen inzake ten onrechte aangebrachte markering. Het behelst voorts het aanbrengen van een verschillend symbool voor Europese en andere intermodale laadeenheden en het aanbrengen van specifieke symbolen in verband met de periodieke keuring.

Artikel 9: dit artikel voorziet in de regeling voor toepassing van de essentiële eisen en bijzondere interoperabiliteitseisen en de geharmoniseerde normen, met inbegrip van de procedure voor bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Het voorziet tevens in de herziening van de geharmoniseerde normen en de procedure voor gevallen waarin deze niet geheel aan de eisen voldoen.

Artikel 10: dit artikel heeft betrekking op de aangemelde instellingen die door de lidstaten zijn aangewezen om de procedures voor beoordeling van de overeenstemming met de eisen en de periodieke keuringen uit te voeren voor Europese en andere intermodale laadeenheden.

Artikel 11: dit artikel voorziet in de procedure voor wijziging van de bijlagen I en II van de richtlijn.

Artikel 12: gezien het overwegende regelgevende karakter van de taken van het comité, voorziet dit artikel in een regelgevend comité voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn in overeenkomst met Besluit 99/468/EG van de Raad, en bepaalt de bevoegdheden ervan.

Artikel 13: dit artikel behelst de verplichting voor de lidstaten om te voorzien in sancties wanneer de bepalingen van de richtlijn niet worden nageleefd, zoals in geval van een onrechtmatige markering of van slecht onderhoud van de intermodale laadeenheden. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.

Artikel 14: dit artikel stelt de maximumtermijn vast voor omzetting van de richtlijn door de lidstaten en hun verplichting de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis te stellen. Tevens wordt de datum van toepassing van de richtlijn vastgesteld.

Bijlage bij de toelichting

A – Berekeningen ter bepaling van de NUTTIGE afmetingen van Europese intermodale laadeenheden (UECI)

Rekenhypothesen

- De Europese intermodale laadeenheden moeten aan de binnenzijde zo breed zijn dat er naast elkaar twee europallets in lengterichting kunnen worden geplaatst (2 x 1,2 m) of drie europallets in breedterichting (3 x 0,8), waarbij voldoende manoeuvreerruimte moet worden overgelaten.
- In eerste instantie geldt voor de laadeenheden die van achteren naar voren worden geladen, dat de pallets in de lengterichting van de eenheid tegen elkaar moeten worden geplaatst om het risico van een instabiele lading te verminderen. Het CEN doet hier verder onderzoek naar.
- De lange laadeenheid mag een buitenlengte hebben van maximaal 13,6 m, de korte eenheid van maximaal 7,82 m.
- In de ISO-containers, die een binnenbreedte van 2,33 m hebben, kunnen twee rijen pallets worden geladen, een in de lengterichting en een in de breedterichting.

Lange UECI

Twee europallets (1,2 m x 0,8 m) naast elkaar

Een buitenlengte van 13,6 m is gelijk aan 17 x 0,8 m. De wanden hebben echter ook een zekere dikte. Het aantal pallets per rij moet dus worden beperkt tot 16.

De benodigde nuttige lengte om 32 europallets te vervoeren, is derhalve 12,8 m.

Drie europallets (1,2 m x 0,8 m) naast elkaar

Een buitenlengte van 13,6 m is gelijk aan 11,33 x 1,2 m. Het aantal pallets per rij moet dus worden beperkt tot 11.

De benodigde nuttige lengte om 33 europallets te vervoeren, is derhalve 13,2 m.

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

Hiervan kunnen er slechts twee naast elkaar worden geplaatst.

Bij een nuttige lengte van 13 m kunnen 26 UK-pallets worden vervoerd.

Conclusie

De meest geschikte binnenlengte is 13,2 m. Er blijft dan 400 mm beschikbaar voor de wanden aan voor- en achterzijde. Deze marge is sowieso toereikend, omdat deze wanden bij ISO-containers samen slechts 165 mm dik zijn.

Korte UECI

Twee europallets (1,2 m x 0,8 m) naast elkaar

Een buitenlengte van 7,82 m is gelijk aan $9,775 \times 0,8$ m. Het aantal pallets per rij moet dus worden beperkt tot 9.

De benodigde nuttige lengte om 18 europallets te vervoeren, is derhalve 7,2 m.

Drie europallets (1,2 m x 0,8 m) naast elkaar

Een buitenlengte van 7,82 m is gelijk aan 6,52 maal 1,2 m. Het aantal pallets per rij moet dus worden beperkt tot 6.

De benodigde nuttige lengte om 18 europallets te vervoeren, is derhalve 7,2 m.

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

Hiervan kunnen er slechts twee naast elkaar worden geplaatst.

Bij een nuttige lengte van 7 m kunnen 14 UK-pallets worden vervoerd.

Conclusie

De meest geschikte binnenlengte is 7,2 m. Er blijft dan 620 mm beschikbaar voor de wanden aan voor- en achterzijde. Deze marge is sowieso toereikend, omdat deze wanden bij ISO-containers slechts 108 mm dik zijn.

ISO-containers van 40 voet: binnenlengte van 12 m

Eerste rij (grotere afmetingen in de breedterichting van de container): 15 europallets of 12 UK-pallets.

Tweede rij: 10 pallets.

Totaal: 25 europallets of 22 UK-pallets.

ISO-containers van 30 voet: binnenlengte van 8,931 m

Eerste rij (grotere afmetingen in de breedterichting van de container): 11 europallets of 8 UK-pallets.

Tweede rij: 7 pallets.

Totaal: 19 europallets of 15 UK-pallets.

ISO-containers van 20 voet: binnenlengte van 5,867 m

Eerste rij (grotere afmetingen in de breedterichting van de container): 7 europallets of 5 UK-pallets.

Tweede rij: 4 pallets.

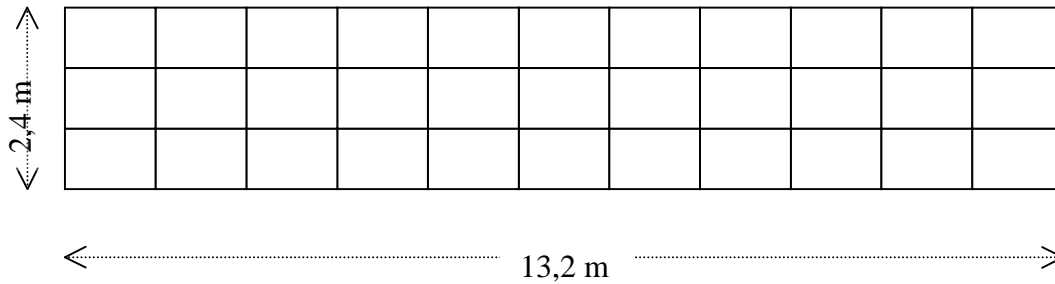
Totaal: 11 europallets of 9 UK-pallets.

B - Schetsen waaruit blijkt hoe de capaciteit van Europese intermodale laadeenheden en containers wordt benut

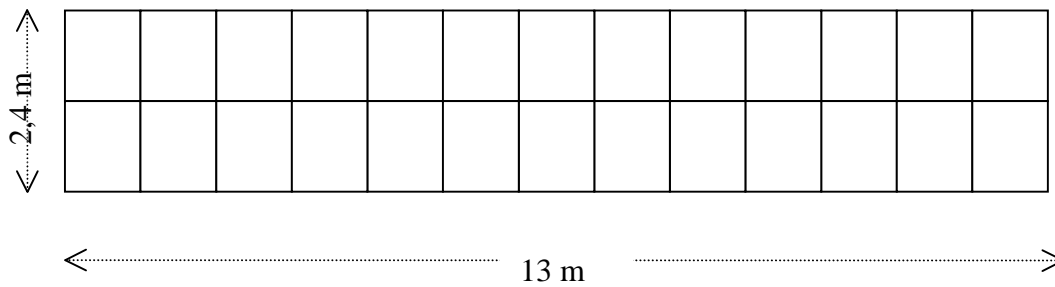
Lange UECI (nuttige lengte van 13,2 m)

Gebruik van de binnenoppervlakte

33 europallets



26 UK-pallets

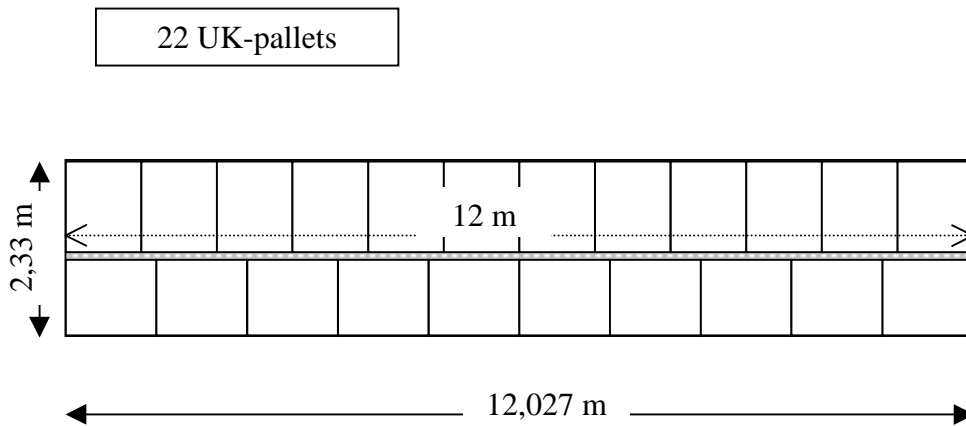
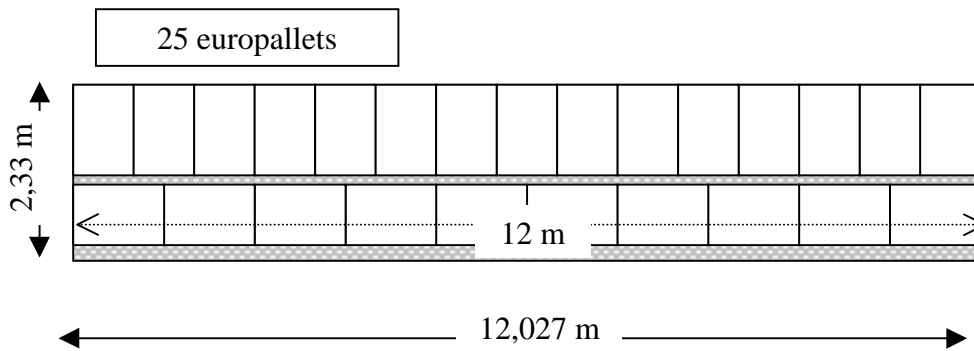


ISO 40 voet

Afmetingen van container en pallets

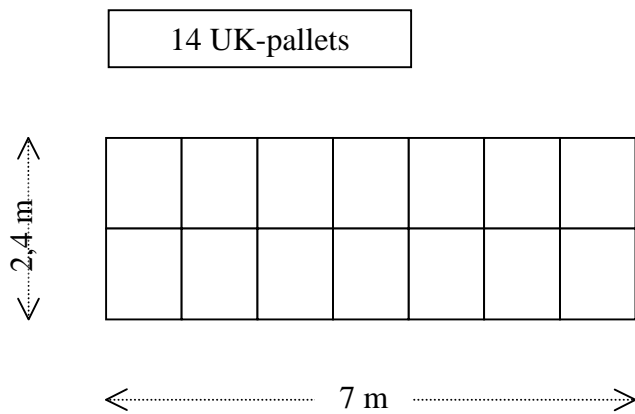
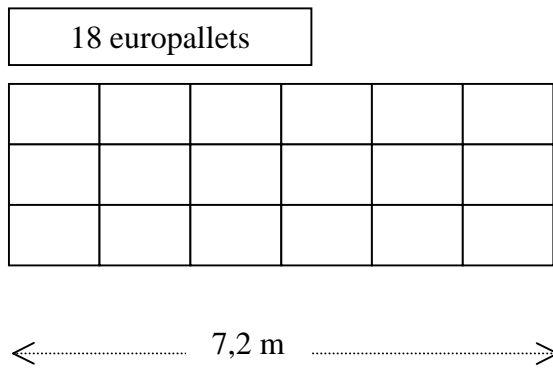
	Container			Pallet	
	binnenzijde	buitenzijde	verschil	EU	UK
lengte	12 027 mm	12 192 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
breedte	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Gebruik van de binnenoppervlakte



Korte UECI (nuttige lengte van 7,2 m)

Gebruik van de binnenoppervlakte

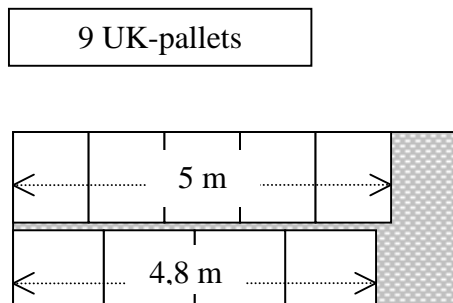
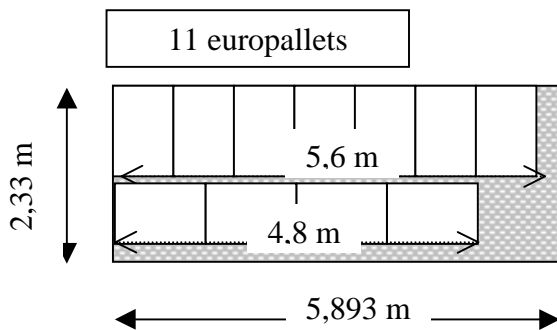


ISO 20 voet

Afmetingen van container en pallets

	Container			Pallet	
	binnenzijde	buitenzijde	verschil	EU	UK
lengte	5 893 mm	6 058 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
breedte	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Gebruik van de binnenoppervlakte



Overzichtstabel

	Europallets	UK-pallets
Korte UECI: binnenlengte 7,2 m	18	14
ISO-CONTAINERS 20'	11	9
<i>Vershil UECI – ISO</i>	<i>7 (+63%)</i>	<i>5 (+ 55%)</i>
Korte UECI: binnenlengte 7,2 m	18	14
ISO-CONTAINERS 30'	19	15
<i>Vershil UECI – ISO</i>	<i>-1 (- 6%)</i>	<i>-1 (- 7%)</i>
Lange UECI: binnenlengte 13,2 m	33	26
ISO-CONTAINERS 40'	25	22
<i>Vershil UECI – ISO</i>	<i>8 (+ 32%)</i>	<i>4 (+ 18%)</i>

C – Berekening van het voordeel met betrekking tot het aantal wegvoertuigen (verbindingen met havens)

De gebruikte gegevens zijn:

- de samenstelling van het mondiale containerpark in 1999 (bron: AFNOR/H90B), waarbij de TEU-capaciteit per type container kan worden onderverdeeld: 37,18% voor 20-voets-containers, 0,1% voor 30-voets-containers, 61,22% voor 40-voets-containers en 1,5% voor 45-voets-containers;
- het statistisch zakboekje van DG TREN over de jaren 2000 en 2001, waarin het volgende vermeld staat:
 - het verkeer per vervoerswijze waarmee in 1996 over land goederen naar een haven zijn gebracht, uitgedrukt in TEU (containers) (tabel 3.4.15), en wel ongeveer 16.413.000 TEU;
 - het wegverkeer en de ontwikkeling ervan tussen 1996 en 1999.

Hierbij wordt uitgegaan van de volgende veronderstellingen:

- Het containertransport over de weg naar havens heeft zich, uitgedrukt in tonkilometer, tussen 1996 en 1999 op dezelfde wijze ontwikkeld als het wegverkeer. Hiermee kan de hoeveelheid die in 1999 over de weg naar een haven is gebracht, worden geraamd op ongeveer 18,78 miljoen TEU.

- De verdeling van de capaciteit per type container is wat betreft het wegtransport naar Europese havens vergelijkbaar met de verdeling wereldwijd.
- Alle intermodale laadeenheden worden volgeladen hetzij met europallets hetzij met UK-pallets, niet met beide.
- De containers van 20 en 30 voet worden vervangen door korte Europese intermodale laadeenheden, de containers van 40 en 45 voet door lange Europese laadeenheden.

Berekeningen voor het containertransport over de weg naar havens in 1999.

Containers				Vervoer mogelijk van	
Type	% capaciteit	TEU	eenheden	europallets (1 200 x 800)	UK-pallets (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
Totaal	100 %	18.780.000	12.868.682	224.889.874	192.752.912

Gezien de capaciteit die de Europese intermodale laadeenheden in theorie hebben, kan per type worden bepaald hoeveel laadeenheden er nodig zijn om de pallets te vervoeren, afhankelijk van het type container. De uitkomsten verschillen naargelang men europallets of UK-pallets vervoert. Voor alle zekerheid wordt gekozen voor het minst gunstige geval, dus het grootste van de beide aantallen laadeenheden die zijn berekend.

types		aantal laadeenheden die nodig zijn voor het vervoer van			
Containers	UECI	europallets	UK-pallet	maximum	voordeel
20'	kort	4.267.025	4.488.688	4.488.688	2.493.716
30'	kort	13.216	13.414	13.414	-894
40'	lang	4.354.968	4.864.164	4.864.164	884.394
45'	lang	125.200	125.200	125.200	0
Totaal		8.760.408	9.491.467	9.491.467	3.377.215

Het aantal benodigde intermodale laadeenheden is dus gedaald van 12.868.682 tot 9.491.467, ofwel een vermindering van 3.377.215. Door deze afname met 26% van het aantal intermodale laadeenheden zal de hoeveelheid wegvoertuigen die nodig is voor hetzelfde aantal vervoerde tonkilometer, met hetzelfde percentage zijn verkleind. Wat betreft de samenstellen is er namelijk waarschijnlijk weinig veranderd.

De laatste veronderstelling is dat dit voordeel dat uitsluitend voor het wegtransport naar havens is geraamd, ook geldt voor het overige goederenvervoer over de weg.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende intermodale laadeenheden

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie⁵³,

Gezien het advies van het Economisch en Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC)⁵⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵⁵,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁵⁶,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Gemeenschap voert een beleid dat duurzame vormen van vervoer stimuleert, zoals multimodaal vervoer waartoe het weg- en spoorwegtransport, de binnenvaart en het zeevervoer over korte afstand behoren. In het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen ter verzekering van de veiligheid van het vervoer.
- (2) Containers voldoen over het algemeen aan normen die door de Internationale Organisatie voor Normalisatie zijn goedgekeurd, maar optimale belading met pallets is niet mogelijk en evenmin kunnen de maximaal toegestane afmetingen in het vervoer over land ten volle worden benut.
- (3) Wissellaadbakken worden doorgaans in het weg- of spoorwegvervoer gebruikt, maar zijn vanwege hun constructie-eigenschappen niet geschikt voor intermodaal vervoer dat een traject over water behelst.
- (4) Intermodale laadeenheden moeten voldoende interoperabel zijn voor de overslag van goederen van de ene vervoerswijze naar de andere. Wegens de hoeveelheid en de verscheidenheid van de bestaande eenheden geldt de eis tot harmonisatie van de interoperabiliteitskenmerken uitsluitend voor nieuwe eenheden.

⁵³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵⁵ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵⁶ PB C [...] van [...], blz. [...].

- (5) De richtlijn stelt een nieuwe eenheid vast: de Europese intermodale laadeenheid. Deze moet niet alleen een optimale laadruimte bieden wat de afmetingen betreft die door de geldende communautaire wetgeving zijn opgelegd, maar tevens de geharmoniseerde interoperabiliteitskenmerken vertonen die voor alle nieuwe intermodale laadeenheden zijn vereist.
- (6) De doelstellingen van het overwogen optreden zijn: dezelfde mate van harmonisatie van intermodale laadeenheden en van procedures voor beoordeling en periodieke keuring, alsmede totstandbrenging van de Europese intermodale laadeenheid. Aangezien deze doelstellingen niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en dus beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen nemen, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag vastgelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in het genoemde artikel vastgelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te bereiken.
- (7) Om redenen in verband met het specifieke karakter van de markt voor luchtvrachtvervoer is deze richtlijn niet van toepassing op deze vervoerstak.
- (8) De interne markt omvat een ruimte zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen is gewaarborgd. De voorschriften betreffende dit vrije verkeer zonder handelsbelemmeringen zijn gebaseerd op de resolutie van de Raad van 7 mei 1985⁵⁷ betreffende een nieuwe aanpak op het gebied van de technische harmonisatie en normalisatie. Deze richtlijn gaat uit van deze beginselen.
- (9) De lidstaten moeten overeenkomstig Besluit 93/465/EG⁵⁸ toestaan dat op hun grondgebied intermodale laadeenheden die voorzien zijn van de CE-markering en de symbolen, zoals bedoeld in deze richtlijn, die aangeven dat de periodieke keuring is verricht, vrij in het verkeer en in de handel worden gebracht en worden gebruikt in de loop van elke vervoersoperatie of voor het gebruiksdoel ervan, zonder een aanvullende beoordeling te eisen met het oog op de toepassing van deze richtlijn of, als het gaat om de Europese intermodale laadeenheid, de overeenstemming met andere technische eisen.
- (10) Het is passend dat een lidstaat, die daarvan kennis geeft aan de Commissie, maatregelen kan nemen om het in de handel brengen en het gebruik van intermodale laadeenheden te beperken of te verbieden, met name wanneer deze een bepaald gevaar voor de veiligheid van personen en, voorzover van toepassing, van huisdieren en goederen opleveren. De procedure moet gemotiveerd en transparant zijn.
- (11) Het is passend dat een lidstaat, die daarvan kennis geeft aan de Commissie, maatregelen kan nemen om het in de handel brengen en het gebruik van intermodale laadeenheden te beperken of te verbieden, wanneer deze eenheden die zijn voorzien van de CE-markering, het symbool met betrekking tot de hernieuwde beoordeling van

⁵⁷ Resolutie van de Raad van 7 mei 1985 betreffende een nieuwe aanpak op het gebied van de technische harmonisatie en normalisatie, PB C 136 van 4.6.1985, blz. 1.

⁵⁸ Besluit van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming, die in de richtlijnen voor technische harmonisatie moeten worden gebruikt, PB L 220 van 30.8.1993, blz. 23.

deze eenheden en het symbool met betrekking tot de periodieke keuring, niet aan de eisen voldoen. De procedure moet gemotiveerd en transparant zijn.

- (12) In het kader van de beginselen als bedoeld door de resolutie van de Raad van 7 mei 1985, voorziet deze richtlijn in de bijlagen I en II in de essentiële eisen inzake veiligheid, beveiliging, laden en lossen, vastzetten, stabiliteit en identificatie die nodig zijn voor intermodale laadeenheden en voor Europese intermodale laadeenheden. Deze eisen zullen worden aangevuld met bijzondere eisen die onmisbaar zijn om de interoperabiliteit te waarborgen. Intermodale laadeenheden moeten aan al deze eisen voldoen.
- (13) Gezien de doelstellingen van deze richtlijn en om gemakkelijker aan te kunnen tonen dat nieuwe eenheden aan de eisen voldoen, dienen procedures voor beoordeling en periodieke keuring te worden vastgesteld; bij het uitwerken van deze procedures moet rekening worden gehouden met het belang van de inherente eisen voor intermodale laadeenheden. Er moet worden voorzien in een adequate procedure of een keuze uit verschillende gelijkwaardige procedures. De aangenomen procedures moeten in overeenstemming zijn met Besluit 93/465.
- (14) Nieuwe intermodale laadeenheden mogen alleen in de handel worden gebracht en in gebruik genomen, indien zij aan de eisen van deze richtlijn voldoen. Deze overeenstemming wordt bevestigd aan de hand van de beoordelingsprocedures van Besluit 93/465/EG die in bijlage IV zijn weergegeven.
- (15) De periodieke keuring heeft tot doel te controleren of de staat van onderhoud en de staat van slijtage van intermodale laadeenheden verenigbaar zijn met de veiligheidseisen. De keuring wordt verricht volgens de procedure van bijlage V van deze richtlijn.
- (16) De eenheden waarop deze richtlijn betrekking heeft, moeten zijn voorzien van een CE-markering die aangeeft dat zij aan de eisen daarvan voldoen. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de symbolen met betrekking tot de geharmoniseerde eigenschappen van intermodale laadeenheden en de symbolen die aangeven dat de eenheid in kwestie een geharmoniseerde Europese intermodale laadeenheid is. Op elke intermodale laadeenheid moet zijn aangegeven dat deze met succes de vorige periodieke keuring heeft ondergaan of, bij eenheden van minder dan vijf jaar oud, dat deze nog niet aan de keuringsverplichting is onderworpen, met vermelding van de datum van de eerstvolgende keuring.
- (17) Teneinde de doelstellingen in verband met de in de bijlagen I en II van deze richtlijn vermelde essentiële eisen te bereiken, dienen geharmoniseerde normen te worden uitgewerkt voor intermodale laadeenheden en voor Europese intermodale laadeenheden. Voor deze eenheden dient tevens te worden voorzien in de vaststelling van bijzondere interoperabiliteitseisen volgens de procedure van artikel 12.
- (18) Geharmoniseerde normen worden in opdracht van de Commissie door Europese normalisatie-instellingen opgesteld. Indien deze normen ontoereikend worden geacht

ten opzichte van de twee soorten eisen van de richtlijn, wendt de Commissie of de betrokken lidstaat zich tot het Permanent Comité van Richtlijn 98/34/EG⁵⁹.

- (19) De lidstaten wijzen keuringsinstanties aan die gerechtigd zijn de beoordelingsprocedures en periodieke keuring uit te voeren. Ook moeten zij er voor zorgen dat die instanties onafhankelijk, deskundig en onpartijdig genoeg zijn om de taken te vervullen waarvoor zij zijn aangewezen en aangemeld.
- (20) De beoogde versterking van de veiligheid van intermodale laadeenheden en Europese intermodale laadeenheden wordt bevorderd door de Internationale overeenkomst voor veilige containers die op 2 december 1972 door de Verenigde Naties werd goedgekeurd⁶⁰. De meeste lidstaten hebben in lijn met aanbeveling 79/487/EEG van de Raad⁶¹ deze overeenkomst reeds geratificeerd.
- (21) Er dient te worden voorzien in een procedure die de Commissie in staat stelt bepaalde bijlagen bij deze richtlijn te wijzigen.
- (22) Er dient te worden voorzien in een procedure die de Commissie in staat stelt de nodige maatregelen te nemen indien de geharmoniseerde normen niet geheel voldoen aan de eisen van deze richtlijn.
- (23) De nodige maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn dienen te worden genomen in overeenstemming met Besluit 99/468/EG van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁶².
- (24) Er dient in sancties te worden voorzien in geval van niet-naleving van nationale bepalingen die krachtens deze richtlijn zijn vastgesteld.
- (25) Er moeten maatregelen worden getroffen met het oog op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn voor de bekendmaking van de specificaties in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- (26) Er moet een overgangsbepaling komen die het mogelijk maakt dat intermodale laadeenheden die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn vervaardigd, ook na die datum in de handel worden gebracht en in gebruik worden genomen,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1 - Doel

Deze richtlijn stelt essentiële eisen vast en voorziet in de goedkeuring van geharmoniseerde normen en bijzondere interoperabiliteitseisen met het oog op een efficiënter en veiliger

⁵⁹ Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.

⁶⁰ CSC: overeenkomst voor veilige containers. Aangenomen op 2.12.1972, in werking getreden op 6.9.1977 en gewijzigd in 1981, 1983, 1991 en 1993. Het verdrag is te vinden op de internetpagina van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), www.imo.org

⁶¹ PB L 125 van 22.5.1979, blz. 18.

⁶² PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

gebruik van nieuwe intermodale laadeenheden. De richtlijn stelt tevens eisen vast en voorziet in de goedkeuring van geharmoniseerde normen en bijzondere interoperabiliteitseisen met het oog op de totstandkoming van een Europese intermodale laadeenheid. Zij behelst verplichtingen inzake overeenstemmingsbeoordeling en onderhoud alsmede procedures voor overeenstemmingsbeoordeling en periodieke keuring met betrekking tot laadeenheden die in het intermodale vervoer worden gebruikt.

Artikel 2 - Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op:
 - a) de op de datum van inwerkingtreding ervan bestaande intermodale laadeenheden en Europese intermodale laadeenheden,
 - b) vervaardigde, in de handel gebrachte, in het verkeer gebrachte en/of gebruikte intermodale laadeenheden, die moeten voldoen aan de eisen van bijlage I en de bijzondere interoperabiliteitseisen van artikel 9,
 - c) nieuwe Europese intermodale laadeenheden, die moeten voldoen aan de eisen van de bijlagen I en II en de bijzondere interoperabiliteitseisen van artikel 9.
2. Deze richtlijn is eveneens van toepassing op de in lid 1 bedoelde laadeenheden, die uitsluitend worden gebruikt voor goederenvervoer tussen het grondgebied van de Gemeenschap en dat van een derde land.
3. Het luchtvervoer valt buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn.

Artikel 3 - Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) « intermodale laadeenheid », een container of een wissellaadbak;
- b) « Europese intermodale laadeenheid », een intermodale laadeenheid die in overeenstemming met de essentiële eisen, als omschreven in de bijlagen I en II, en met de interoperabiliteitseisen is geconstrueerd;
- c) « container », kist voor het vervoer van goederen die stevig genoeg voor herhaaldelijk gebruik en stapelbaar is en die is uitgerust met toebehoren dat overbrenging van de ene naar de andere vervoerswijze mogelijk maakt;
- d) « wissellaadbak », in Europa gebruikte eenheid voor het vervoer van goederen die optimaal is afgestemd op de afmetingen van wegvoertuigen en die voorzien is van grijpelementen waarmee overslag van de ene naar de andere vervoerswijze kan plaatsvinden, gewoonlijk van spoorweg- naar wegvervoer;
- e) « geharmoniseerde norm », een technische specificatie die een erkende normalisatie-instelling heeft vastgesteld op basis van een opdracht die de Commissie heeft verleend overeenkomstig de procedures van Richtlijn 98/34/EG met het oog op de vaststelling van een Europese eis waarvan de naleving niet verplicht is;

- f) « aanduiding van periodieke keuring », een symbool dat aangeeft dat de intermodale laadeenheid een periodieke keuring heeft ondergaan of aan een eerste periodieke keuring moet worden onderworpen en geacht wordt aan de relevante eisen te voldoen; voorts wordt de datum aangegeven waarop de eerstvolgende periodieke keuring als bedoeld in artikel 7 zal plaatsvinden;
- g) « periodieke keuring », de controles die worden verricht om de staat van onderhoud en veiligheid van de in de punten a), b) en c) bedoelde intermodale laadeenheden te onderzoeken, overeenkomstig de procedures van bijlage V;
- h) « overeenstemmingsbeoordelingsprocedures », de in bijlage IV bedoelde procedures;
- i) « aangemelde instantie », een keuringsinstantie die door de bevoegde nationale autoriteit van een lidstaat is aangewezen overeenkomstig artikel 10 en die voldoet aan de criteria van bijlage III.

Artikel 4 – Beoordeling van de overeenstemming van intermodale laadeenheden

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

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

- hetzij interne productiecontrole door toepassing van module A, wanneer aan de in artikel 9, lid 3, bedoelde geharmoniseerde normen is voldaan;
- hetzij interne productiecontrole door toepassing van module Aa;
- hetzij de eenheidskeuringsprocedure (module G);
- hetzij de volledige kwaliteitsborgingsprocedure (module H).

Artikel 5 - Vrij verkeer, restricties en vrijwaringsclausules.

- 1 Een lidstaat mag, om redenen die verband houden met de toepassing van deze richtlijn, het in de handel brengen of de ingebruikneming op zijn grondgebied (met inbegrip van het vervoeren, opslaan, laden en lossen en herladen) van intermodale laadeenheden niet verbieden, beperken of belemmeren, voorzover deze eenheden voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn en, indien van toepassing, aan de geldende geharmoniseerde normen die krachtens deze richtlijn in het *Publicatieblad van de Europese Unie* zijn bekendgemaakt en die voorzien zijn van de CE-markering waaruit deze overeenstemming blijkt alsmede van de aanduiding met betrekking tot de periodieke keuring conform artikel 8.
- 2 Intermodale laadeenheden die zijn voorzien van de CE-markering en van de EG-verklaring van overeenstemming volgens bijlage VII, worden door de lidstaten geacht aan de bepalingen van deze richtlijn te voldoen.

- 3 Wanneer een lidstaat vaststelt dat een in artikel 2 bedoelde eenheid die behoorlijk is onderhouden en voor haar gebruiksdoel wordt gebruikt, de gezondheid en / of veiligheid van personen en, in voorkomend geval, van huisdieren of goederen tijdens het vervoer en / of gebruik in gevaar dreigt te brengen, ondanks dat de eenheid is voorzien van de CE-markering en een aanduiding van periodieke keuring, kan hij het in de handel brengen of het gebruik van deze eenheid beperken, dan wel maatregelen nemen om deze eenheid uit de handel of het verkeer te nemen. De lidstaat stelt de Commissie onmiddellijk van die maatregel in kennis en geeft de redenen van zijn besluit aan.
- 4 De Commissie treedt zo spoedig mogelijk met de betrokken partijen in overleg. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel gerechtvaardigd is, stelt zij onmiddellijk alle lidstaten daarvan in kennis. Indien de maatregel niet gerechtvaardigd blijkt te zijn, stelt de Commissie de lidstaat die de maatregel heeft genomen alsook de fabrikant of zijn in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de eigenaar of zijn in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder onmiddellijk daarvan in kennis.
- 5 Wanneer een in artikel 2 bedoelde eenheid niet in overeenstemming blijkt te zijn, neemt de bevoegde lidstaat passende maatregelen tegen degene die de CE-markering of de aanduiding van periodieke keuring heeft aangebracht, en stelt hij zo spoedig mogelijk de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis.
- 6 De Commissie vergewist zich ervan dat de lidstaten op de hoogte worden gehouden van het verloop en de resultaten van deze procedure.
- 7 Wanneer een lidstaat vaststelt dat de CE-markering of de aanduiding van periodieke keuring ten onrechte is aangebracht, is de eigenaar of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder of de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde verplicht onder de door deze lidstaat gestelde voorwaarden aan de overtreding een einde te maken.

Indien het gebrek aan overeenstemming blijft bestaan, neemt de lidstaat alle benodigde maatregelen om het in de handel brengen, het vervoer of het gebruik van de betrokken eenheid te beperken of te verbieden, dan wel ervoor te zorgen dat deze uit de handel of uit het verkeer wordt genomen.

- 8 Ieder krachtens deze richtlijn door een lidstaat genomen besluit dat ertoe leidt dat het in de handel brengen, het vervoer of het gebruik van intermodale laadeenheden wordt beperkt of dat het uit de handel of uit het verkeer nemen daarvan oplegt, moet nauwkeurig worden gemotiveerd. Het wordt zo spoedig mogelijk ter kennis gebracht van de betrokken partij, die tegelijkertijd wordt ingelicht over de rechtsmiddelen waarover zij volgens de wetgeving van de betrokken lidstaat beschikt, en over de termijnen waarbinnen deze rechtsmiddelen moeten worden ingesteld.

Artikel 6 – Toezicht met betrekking tot intermodale laadeenheden

- 1 De lidstaten nemen alle dienstige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in artikel 3, onder a) en b), bedoelde intermodale laadeenheden uitsluitend in de handel gebracht en in bedrijf gesteld kunnen worden, indien zij geen gevaar opleveren voor de gezondheid en de veiligheid van personen en, in voorkomend geval, van huisdieren

of goederen, wanneer zij op passende wijze worden geïnstalleerd en onderhouden en worden gebruikt voor het gebruiksdoel ervan.

- 2 De bepalingen van deze richtlijn doen geen afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten om, met inachtneming van de bepalingen van het Verdrag, de eisen vast te stellen die zij noodzakelijk achten voor de bescherming van personen en met name bij het laden en lossen van de eenheden, voorzover zulks niet inhoudt dat die eenheden veranderingen moeten ondergaan ten opzichte van het bepaalde in deze richtlijn.
- 3 De lidstaten verhinderen niet dat met name op beurzen of exposities en bij demonstraties in artikel 1 omschreven intermodale laadeenheden tentoon worden gesteld die niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze richtlijn, mits op een zichtbaar bord duidelijk is aangegeven dat zij niet met de eisen in overeenstemming zijn en niet te koop zijn voordat zij door de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde in overeenstemming zijn gebracht. Bij demonstraties moeten passende veiligheidsmaatregelen worden getroffen in overeenstemming met alle eisen die de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat heeft vastgesteld teneinde de veiligheid van personen te waarborgen.

Artikel 7 - Onderhoud en periodieke keuring

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

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

Bestaande of nieuwe intermodale laadeenheden die in de Gemeenschap in het verkeer zijn of worden gebruikt voor goederenvervoer tussen het grondgebied van de Gemeenschap en het grondgebied van een derde land ondergaan ten minste om de 24 maanden een periodieke keuring.

- 2 De eigenaar, zijn in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder van de intermodale laadeenheid draagt er zorg voor dat deze met het oog op de veiligheid in goede staat wordt gehouden.
- 3 De uiterste datum (maand en jaar) van de volgende periodieke keuring van de intermodale laadeenheid wordt op zichtbare, gemakkelijk leesbare en onuitwisbare wijze op de eenheid aangebracht.
- 4 Intermodale laadeenheden kunnen in iedere lidstaat aan een periodieke keuring worden onderworpen, overeenkomstig de procedures van bijlage V van deze richtlijn.

Artikel 8 – CE-markering en aanduiding van periodieke keuring

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

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

- 2 De «CE»-markering wordt zichtbaar, goed leesbaar en onuitwisbaar op elke intermodale laadeenheid aangebracht.
- 3 Het is verboden op intermodale laadeenheden en op Europese intermodale laadeenheden markeringen aan te brengen die derden kunnen misleiden omtrent de betekenis of de grafische vorm van de «CE»-markering. Op intermodale laadeenheden mogen andere markeringen worden aangebracht, op voorwaarde dat de zichtbaarheid en de leesbaarheid van de «CE»-markering niet worden verminderd.
- 4 Naast de CE-markering wordt een symbool aangebracht volgens het model in bijlage VII. Het is verschillend voor intermodale laadeenheden en voor Europese intermodale laadeenheden.
- 5 De aanduiding van periodieke keuring vermeldt de fabricagedatum, de datum van de vorige keuring en de uiterste datum voor de volgende keuring. Deze wordt door de keuringsinstantie aangebracht volgens het model in bijlage VII.
- 6 Ten onrechte aangebrachte «CE»-markering
 - a) Wanneer een lidstaat vaststelt dat de «CE»-markering en / of de aanduiding van periodieke keuring ten onrechte is aangebracht, is de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, de eigenaar of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder verplicht onder de door deze lidstaat gestelde voorwaarden dit product in overeenstemming te brengen met de bepalingen inzake de «CE»-markering en aan de overtreding een einde te maken.
 - b) Indien de tekortkoming blijft bestaan, neemt de lidstaat alle nodige maatregelen om overeenkomstig de procedures van artikel 5 het in de handel brengen van het bewuste product te beperken of te verbieden dan wel het uit de handel te laten nemen.

Artikel 9 - Eisen, geharmoniseerde normen en formele bezwaren

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

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

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

nummers in het *Publicatieblad van de Europese Unie* zijn bekendgemaakt, worden geacht aan de essentiële eisen en de bijzondere interoperabiliteitseisen te voldoen.

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

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

Artikel 10 - Aangemelde instanties

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

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

- 2 De lidstaten passen voor de aanwijzing van aangemelde instanties de criteria van bijlage III toe.
- 3 Een lidstaat die een instantie heeft aangemeld, trekt die aanmelding in indien hij vaststelt dat de instantie niet meer aan de in lid 2 bedoelde criteria voldoet.

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

Artikel 11 – Aanpassing van de bijlagen

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

Artikel 12 - Comité

- 1 De Commissie wordt bijgestaan door een regelgevend comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie.
- 2 In de gevallen waarin naar dit artikel wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 99/468/EG, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 daarvan, van toepassing.

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

Artikel 13 - Sancties

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

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

Artikel 14 - Tenuitvoerlegging

- 1 De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 juli 2005 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.
- 2 Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De lidstaten stellen de regels voor deze verwijzing vast.
- 3 De bepalingen van artikel 4 zijn niet van toepassing op intermodale laadeenheden die vóór de in lid 1 genoemde datum zijn vervaardigd en uiterlijk binnen zes maanden na deze datum in gebruik zijn genomen.

Artikel 15

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

Artikel 16

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter
[...]

Voor de Raad
De Voorzitter
[...]

BIJLAGE I

Essentiële eisen met betrekking tot intermodale laadeenheden

Om het laden en lossen van intermodale laadeenheden tussen vervoerswijzen te vergemakkelijken en het intermodale vervoer in het algemeen te bevorderen, moeten deze naar klasse en categorie voldoen aan de in deze bijlage vastgestelde essentiële eisen. Deze eisen waarborgen voor de intermodale laadeenheden een maximale interoperabiliteit tussen wegvervoer, railvervoer, binnenvaart en zeevervoer over korte afstand.

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

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

BIJLAGE II

Essentiële eisen betreffende de Europese intermodale laadeenheid

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

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

Gewicht en afmetingen:	Inachtneming van de bepalingen van Richtlijn 96/53/EG ⁶³ .
Type:	Multifunctionele laadbak voor drooggoed
Binnenlengte:	In de lengterichting moeten kunnen worden geplaatst: <ul style="list-style-type: none">• 11 eenheden van 1200 mm (lange variant)• 6 eenheden van 1200 mm (korte variant) daarbij rekening houdend met de benodigde manoeuvreerruimte.
Binnenbreedte:	In de lengterichting moeten twee europallets (1 200 x 800 mm) of twee UK-pallets (1 200 x 1 000 mm) (dus 2x1200 mm) en in de breedterichting drie europallets (dus 3 x 800 mm) naast elkaar kunnen worden geplaatst met voldoende manoeuvreerruimte.
Buitenhoogte:	2670 mm
Stevigheid van de constructie:	Het referentiedocument voor de waarden van de stevigheid is in voorkomend geval de normenreeks ISO 1496. <ul style="list-style-type: none">- Stapeling mogelijk op vier niveaus voor lange laadeenheden die geschikt zijn voor een zeereis.- Stapelvermogen gelijk aan dat van ISO-containers van 20 voet, voor korte laadeenheden.- Voldoende scheurbestendigheid om de binnenvaart en het zeevervoer over korte afstand mogelijk te maken bij stapeling op het genoemde aantal niveaus- Geschiktheid om aan de bovenzijde opgetild te worden.

⁶³ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59.

BIJLAGE III

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

- 1 De instantie, de directeur daarvan en het personeel dat met de beoordelings- en verificatiewerkzaamheden is belast, mogen niet de ontwerper, de fabrikant, de leverancier, de installateur of de gebruiker zijn van de intermodale laadeenheden die deze instantie keurt, noch de gemachtigde van één der genoemde personen. Zij mogen noch rechtstreeks noch als gemachtigden van de betrokken partijen optreden bij het ontwerpen, de bouw, de verkoop of het onderhoud van deze eenheden. Een eventuele uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant van laadeenheden en de aangemelde instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.
- 2 De instantie en het personeel daarvan dienen de beoordelings- en verificatiewerkzaamheden uit te voeren met de grootste mate van beroepsintegriteit en technische bekwaamheid; zij dienen vrij te staan tegenover elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun oordeel of de uitslagen van hun keuring kunnen beïnvloeden, inzonderheid van personen of groepen van personen die bij de resultaten van de verificatie belang hebben.
- 3 De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen of het toezicht verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het materiaal dat nodig is voor bijzondere verificaties.
- 4 Het personeel dat met de keuringen is belast, dient:
 - een goede technische en beroepsopleiding te hebben,
 - een behoorlijke kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de keuringen die het verricht en voldoende ervaring met die keuringen te hebben,
 - de vereiste bekwaamheid te bezitten om op grond van de verrichte keuringen verklaringen, processen-verbaal en rapporten op te stellen.
- 5 De onafhankelijkheid van het personeel van de instantie dat met de keuringen is belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van dat personeel mag niet afhangen van het aantal keuringen dat het verricht, noch van de uitslagen van die keuringen.
- 6 De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij die wettelijke aansprakelijkheid op basis van het nationale recht door de staat wordt gedekt of de keuringen rechtstreeks door de lidstaat worden verricht.
- 7 Het personeel van de instantie is gebonden aan het beroepsgeheim ten aanzien van al hetgeen hem bij de uitoefening van zijn taak in het kader van deze richtlijn of van de bepalingen van intern recht die daaraan uitvoering geven ter kennis is gekomen (behalve tegenover de terzake bevoegde overheidsinstanties van de staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent).

BIJLAGE IV

Overeenstemmingsbeoordelingsprocedures

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

- hetzij interne productiecontrole door toepassing van module A, wanneer aan de in artikel 9, lid 3, bedoelde geharmoniseerde normen is voldaan;
- hetzij interne productiecontrole door toepassing van module Aa;
- hetzij de eenheidskeuringsprocedure (module G);
- hetzij de volledige kwaliteitsborgingsprocedure (module H).

Module A (interne productiecontrole)

- 1 In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde die voldoet aan de in punt 2 genoemde verplichtingen, garandeert en verklaart dat de intermodale laadeenheden aan de desbetreffende eisen van de richtlijn voldoen. De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet op alle intermodale laadeenheden het toepasselijke merkteken aanbrengen en een schriftelijke verklaring van overeenstemming opstellen.
- 2 De fabrikant stelt de in punt 3 beschreven technische documentatie samen; de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde houdt deze documentatie gedurende tien jaar na de vervaardiging van de laatste intermodale laadeenheid voor controledoeleinden ter beschikking van de bevoegde nationale instanties. Indien noch de fabrikant noch zijn gemachtigde in de Gemeenschap is gevestigd, is de persoon die de intermodale laadeenheden in de Gemeenschap in de handel brengt, degene die de technische documentatie ter beschikking moet houden.
- 3 Op basis van de technische documentatie moet kunnen worden beoordeeld of de intermodale laadeenheden in overeenstemming zijn met de desbetreffende eisen van de richtlijn. De technische documentatie dient, voor zover dat voor deze beoordeling nodig is, inzicht te verschaffen in het ontwerp, het fabricageproces en de werking van de intermodale laadeenheden en bevat het volgende:
 - een algemene beschrijving van de intermodale laadeenheden;
 - ontwerp- en fabricagetekeningen, alsmede schema's van delen, onderdelen, leidingen, enz.;
 - beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van genoemde tekeningen en schema's en van de werking van het product;
 - een beschrijving van de oplossingen die zijn aangenomen om aan de eisen van de richtlijn te voldoen;

- de resultaten van de gemaakte ontwerpberekeningen, de verrichte onderzoeken, enz.;
 - de beproevingsverslagen.
- 4 De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde bewaart samen met de technische documentatie een afschrift van de verklaring van overeenstemming.
- 5 De fabrikant neemt alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat er tijdens het fabricageproces intermodale laadeenheden worden vervaardigd die voldoen aan de eisen van de in punt 2 bedoelde technische documentatie en aan de eisen van de geldende richtlijn.

Module Aa (interne productiecontrole met toezicht op de eindcontrole)

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

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

Tijdens deze bezoeken moet de aangemelde instantie:

- zich ervan vergewissen dat de fabrikant de eindcontrole verricht;
- op de plaats van fabricage of opslag van de intermodale laadeenheden een controlemonster nemen. De aangemelde instantie bepaalt hoeveel eenheden het monster omvat en of zij op de eenheden de gehele eindcontrole of een deel daarvan moet verrichten of laten verrichten.

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

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

Module G (EG-eenheidskeuring)

- 1 In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de fabrikant garandeert en verklaart dat de intermodale laadeenheid waarvoor de in punt 4.1 bedoelde verklaring is afgegeven, in overeenstemming is met de desbetreffende eisen van de richtlijn. De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde brengt op deze eenheid de passende markering aan en stelt een verklaring van overeenstemming op.
- 2 De fabrikant vraagt een eenheidskeuring aan bij een aangemelde instantie naar keuze. De aanvraag omvat:
- naam en adres van de fabrikant en plaats waar de intermodale laadeenheid zich bevindt;
 - een schriftelijke verklaring dat er geen soortgelijke aanvraag is ingediend bij een andere aangemelde instantie;

- de technische documentatie.
- 3 Op basis van de technische documentatie moet kunnen worden beoordeeld of de intermodale laadeenheid in overeenstemming is met de eisen van de richtlijn en moet inzicht kunnen worden verkregen in het ontwerp, het fabricageproces en de werking van die eenheid. De technische documentatie omvat:
- een algemene beschrijving van de eenheid in kwestie;
 - ontwerp- en fabricagetekeningen, alsmede schema's van delen, onderdelen, leidingen, enz.;
 - beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van genoemde tekeningen en schema's, en van de werking van deze eenheid;
 - de resultaten van de gemaakte ontwerpberekeningen, de verrichte onderzoeken, enz.;
 - de beproevingsverslagen;
 - de van belang zijnde gegevens over de kwalificatie van de fabricage- en controleprocessen en over de kwalificatie of goedkeuring van het betrokken personeel.
- 4 De aangemelde instantie onderzoekt het ontwerp en de constructie van elke intermodale laadeenheid en verricht tijdens de fabricage passende proeven, teneinde na te gaan of de eenheid in overeenstemming is met de desbetreffende eisen van deze richtlijn.
- 4.1 De aangemelde instantie brengt haar identificatienummer aan op iedere intermodale laadeenheid of laat dat doen en stelt een verklaring van overeenstemming betreffende de verrichte proeven op. Die verklaring wordt gedurende tien jaar bewaard.
- 4.2 De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet in staat zijn de verklaringen van overeenstemming van de aangemelde instantie over te leggen indien daarom wordt verzocht.

De aangemelde instantie zal met name:

- de technische documentatie bestuderen aangaande het ontwerp en de fabricageprocédés;
- de gebruikte materialen beoordelen, als deze niet in overeenstemming zijn met de voorschriften van de richtlijn, en het door de fabrikant van de materialen afgeleverde certificaat controleren;
- de methoden voor de permanente verbinding van de onderdelen van de intermodale laadeenheden erkennen;
- de kwalificaties of goedkeuringen controleren;
- het eindonderzoek uitvoeren, de beproeving verrichten of laten verrichten en, indien van toepassing, de veiligheidsvoorzieningen onderzoeken.

Module H (volledige kwaliteitsborging)

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

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

3 Kwaliteitssysteem

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

Deze aanvraag behelst:

- alle van belang zijnde informatie voor de beoogde categorie producten;
- de documentatie over het kwaliteitssysteem.

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

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

De documentatie bevat met name een passende beschrijving van:

- de kwaliteitsdoelstellingen, het organisatieschema en de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de bedrijfsleiding met betrekking tot ontwerp en kwaliteit van de producten;
- de technische ontwerpspecificaties, met inbegrip van de normen die worden toegepast en, indien de in artikel 5 bedoelde normen niet volledig worden toegepast, de middelen die zullen worden aangewend om te waarborgen dat wordt voldaan aan de essentiële eisen van de richtlijn die op de producten van toepassing zijn;
- de controle- en keuringstechnieken voor het ontwerp, de procédés en systematische maatregelen die zullen worden toegepast bij het ontwerpen van de producten, met betrekking tot de beoogde categorie producten;

- de daarbij toegepaste fabricage-, kwaliteitsbeheersings- en kwaliteitsborgingstechnieken en de in dat verband systematisch toe te passen procédés en maatregelen;
- de onderzoeken en proeven die vóór, tijdens of na de fabricage worden verricht en de frequentie waarmee dat zal gebeuren;
- de kwaliteitsrapporten, zoals inspectieverslagen, beproevingsgegevens, ijkgegevens, rapporten betreffende de kwalificatie van het betrokken personeel, enz.;
- de middelen om controle uit te oefenen op het bereiken van de vereiste ontwerp- en productkwaliteit en de doeltreffende werking van het kwaliteitssysteem.

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

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

- een algemene beschrijving van de intermodale laadeenheden;
- ontwerp- en fabricagetekeningen alsmede schema's van delen, onderdelen, leidingen, enz.;
- beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van genoemde tekeningen en schema's en van de werking van het product;
- een beschrijving van de oplossingen die zijn aangenomen om aan de eisen van de richtlijn te voldoen;
- de resultaten van de gemaakte ontwerpberekeningen, de verrichte onderzoeken, enz.;
- de beproevingsverslagen.

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

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

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

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

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

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

- 4 EG-toezicht onder verantwoordelijkheid van de aangemelde instantie
 - 4.1 Het toezicht heeft tot doel ervoor te zorgen dat de fabrikant naar behoren voldoet aan de verplichtingen die voortvloeien uit het goedgekeurde kwaliteitssysteem.
 - 4.2 De fabrikant verleent de aangemelde instantie voor inspectiedoeleinden toegang tot de ontwerp-, fabricage-, inspectie-, beproevings- en opslagruimten en verstrekt haar alle nodige informatie, met name:
 - de documentatie over het kwaliteitssysteem;
 - de kwaliteitsrapporten als bedoeld in het deel van het kwaliteitssysteem dat betrekking heeft op het ontwerp, zoals resultaten van analyses, berekeningen, proeven, enz.;
 - de kwaliteitsrapporten als bedoeld in het deel van het kwaliteitssysteem dat betrekking heeft op de fabricage, zoals inspectieverslagen, beproevingsgegevens, ijkgegevens, rapporten betreffende de kwalificatie van het betrokken personeel, enz.
 - 4.3 De aangemelde instantie verricht elk jaar een controle om zich ervan te vergewissen dat de fabrikant het kwaliteitssysteem onderhoudt en toepast, en bezorgt de fabrikant een controleverslag.
 - 4.4 De aangemelde instantie kan bovendien onaangekondigde bezoeken brengen aan de fabrikant. Bij die bezoeken kan de aangemelde instantie zo nodig proeven verrichten of laten verrichten om zich van de goede werking van het kwaliteitssysteem te vergewissen. Zij verstrekt de fabrikant een verslag van het bezoek en, indien een proef heeft plaatsgevonden, een beproevingsverslag.
- 5 De fabrikant houdt gedurende tien jaar na de vervaardiging van het laatste product de volgende gegevens ter beschikking van de nationale autoriteiten:
 - de in punt 3.1, tweede alinea, tweede streepje, bedoelde documentatie;
 - de in punt 3.4, tweede alinea, bedoelde aanpassingen;
 - de in punt 3.4, laatste alinea, en in de punten 4.3 en 4.4 bedoelde beslissingen en verslagen van de aangemelde instantie.

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

BIJLAGE V

Procedures voor periodieke keuring

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

Module 1 (periodieke productkeuring)

- 1 In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder garandeert dat de intermodale laadeenheid nog steeds voldoet aan de voorschriften van deze richtlijn.
- 2 Om aan de in punt 1 bedoelde voorschriften te voldoen neemt de eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder alle maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de gebruiks- en onderhoudsvoorwaarden waarborgen dat de intermodale laadeenheid in overeenstemming blijft met de voorschriften van deze richtlijn, met name opdat:
 - de intermodale laadeenheden gebruikt worden voor het doel waarvoor zij bestemd zijn;
 - in voorkomend geval, onderhoudswerkzaamheden of reparaties uitgevoerd worden;
 - de nodige periodieke keuringen verricht worden.

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

- 3 De keuringsinstantie verricht passende onderzoeken en proeven teneinde na te gaan of de intermodale laadeenheid in overeenstemming is met de desbetreffende eisen van de richtlijn.
 - 3.1 Alle intermodale laadeenheden worden afzonderlijk onderzocht en er worden passende proeven als omschreven in de Europese specificaties verricht, teneinde na te gaan of de eenheden voldoen aan de eisen van deze richtlijn.
 - 3.2 De keuringsinstantie brengt op ieder periodiek gekeurd product direct achter de datum van de periodieke keuring haar identificatienummer aan, of laat dit doen, en stelt een verklaring van periodieke keuring op. Deze verklaring kan gelden voor een reeks afzonderlijke eenheden.
 - 3.3 De eigenaar, zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of de houder bewaart de in punt 3.2 voorgeschreven verklaring van periodieke keuring en de in punt 2 voorgeschreven documenten ten minste tot de volgende periodieke keuring.

Module 2 (periodieke keuring via kwaliteitsborging)

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

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

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

- de intermodale laadeenheden gebruikt worden voor het doel waarvoor zij bestemd zijn;
- in voorkomend geval, onderhoudswerkzaamheden of reparaties uitgevoerd worden;
- de nodige periodieke keuringen verricht worden.

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

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

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

3 Kwaliteitssysteem

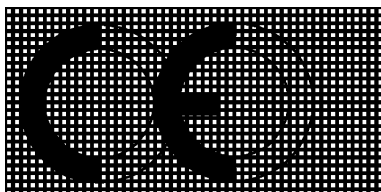
De bepalingen van bijlage IV, module H, van deze richtlijn kunnen eveneens, mutatis mutandis, op periodieke keuringen worden toegepast.

BIJLAGE VI

«CE»-markering en andere symbolen

1 CE-markering

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



2 Symbolen

2.1 UCI

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



2.2 UECI

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



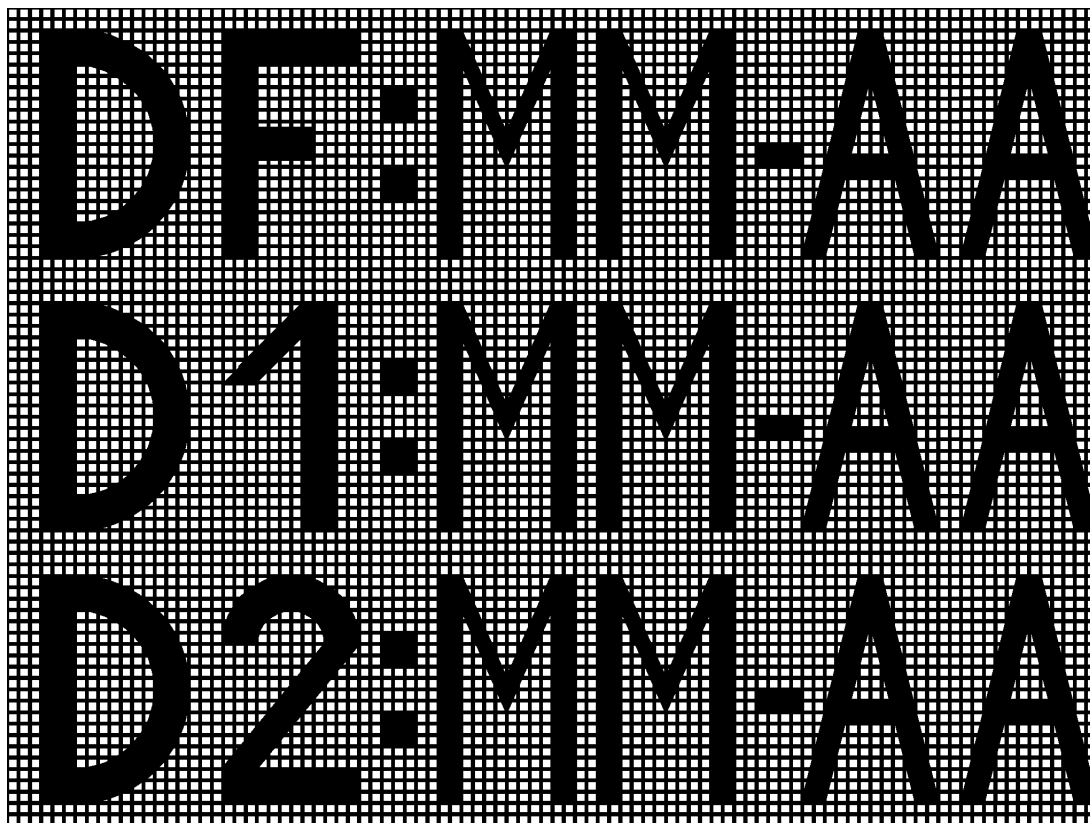
3 Aanduiding van periodieke keuring

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

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

- de datum van de meest recente keuring, die bestaat uit het symbool «D1», gevolgd door vier cijfers: twee voor de maand en twee voor het jaartal;
- de uiterste datum voor de volgende keuring, die bestaat uit het symbool «D2», gevolgd door vier cijfers: twee voor de maand en twee voor het jaartal.

Dit symbool wordt in de volgende vorm weergegeven:



4 Gemeenschappelijke bepalingen

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

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

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

BIJLAGE VII

VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING

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

- naam en adres van de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde;
- een beschrijving van de intermodale laadeenheid (of serie);
- de gevolgde overeenstemmingsbeoordelingsprocedure;
- in voorkomend geval, naam en adres van de aangemelde instantie die de keuring heeft verricht;
- in voorkomend geval, een verwijzing naar het certificaat van EG-typeonderzoek, het certificaat van EG-ontwerponderzoek of het EG-certificaat van overeenstemming;
- in voorkomend geval, naam en adres van de aangemelde instantie die toeziet op het kwaliteitssysteem van de fabrikant;
- in voorkomend geval, de vindplaatsen van de toegepaste geharmoniseerde normen;
- in voorkomend geval, de overige technische specificaties die zijn gebruikt;
- in voorkomend geval, de verwijzingen naar de overige communautaire richtlijnen die zijn toegepast;
- identiteit van de ondertekenaar die gemachtigd is de verklaring voor de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde te ondertekenen.

FINANCIEEL MEMORANDUM BIJ HET BESLUIT

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

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

1. BEGROTINGSPLAATS(EN) + OMSCHRIJVING(EN)

A07031 – Comités die moeten worden geraadpleegd

2. ALGEMENE CIJFERS

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

906.000  

2.2 Duur:

3 jaren vanaf adoptie van de richtlijn

2.3 Meerjarenraming van de uitgaven:

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

in miljoen   (tot op 3 decimalen nauwkeurig)

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

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

VK							
BK							

Subtotaal a+b							
VK							
BK							

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

VK/BK	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
-------	-----------	-----------	-----------	--	--	--	--

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

2.4 Verenigbaarheid met de financiële programmering en de financiële vooruitzichten

- Voorstel verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Dit voorstel vereist een herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- inclusief, in voorkomend geval, een beroep op de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord.

2.5 Financiële gevolgen voor de ontvangsten

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

OF

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

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

in miljoen € (tot op 1 decimaal nauwkeurig)

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

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

3. BEGROTINGSKENMERKEN

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

4. RECHTSGRONDSLAG

(Hier uitsluitend de belangrijkste rechtsgrondslag vermelden)

Art 71, 80 EG.

5. BESCHRIJVING EN MOTIVERING

5.1 Doel van het communautaire optreden⁶⁴

5.1.1 Doelstellingen

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

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

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

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

5.1.2 Genomen maatregelen die onder de evaluatie ex ante vallen

5.1.3 Naar aanleiding van de evaluatie ex post genomen maatregelen

5.2 Voorgenomen acties en wijze van financiering uit de begroting

5.3 Tenuitvoerlegging

6. FINANCIËLE GEVOLGEN

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

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

6.1.1 Financiering

VK in miljoen € (tot op 3 decimalen nauwkeurig)

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

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

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

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

VK in miljoen € (tot op 3 decimalen nauwkeurig)

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

Zo nodig de wijze van berekening toelichten.

7. GEVOLGEN VOOR HET PERSONEELSBESTAND EN DE ADMINISTRATIEVE UITGAVEN

7.1 Gevolgen voor de personele middelen

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

7.2 Algemene financiële gevolgen in verband met de personele middelen

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

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

7.3 Andere huishoudelijke uitgaven die uit de actie voortvloeien

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

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

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

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

8. TOEZICHT EN EVALUATIE

8.1 Follow-upstelsel

8.2 Procedure en periodiciteit van de voorgeschreven evaluatie

9. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

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

TITEL VAN HET VOORSTEL

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

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

COM(...).def.

HET VOORSTEL

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

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

Dit vraagstuk heeft een communautaire dimensie:

- Voor de totstandkoming van de interne markt moet het goederenverkeer beter worden georganiseerd en de verstoppingen op de weg als gevolg van het goederenvervoer vormen een probleem waarmee alle lidstaten in meer of mindere mate te kampen hebben. Ongeveer 20% van het goederenvervoer over de weg is internationaal. Dit segment kent het hoogste groeicijfer. De lidstaten zijn alleen niet in staat de problemen in verband met de constante toename van het internationale goederenvervoer over de weg volledig op te lossen.
- Het Europees Parlement, de Raad en de Commissie hebben vastgesteld dat de ontwikkeling van het intermodale vervoer wordt afgeremd door het gebrek aan harmonisatie en standaardisatie met betrekking tot de intermodale laadeenheden. Momenteel vindt het laden en lossen op zeer verschillende wijze plaats: op de markt kan men namelijk gestandaardiseerde containers, wissellaadbakken en allerlei intermodale laadeenheden voor specifiek gebruik aantreffen. Er zijn aanzienlijke inspanningen nodig om per geval de laad- en loseigenschappen van een afzonderlijke eenheid te omschrijven. Ook moeten de laad- en losinstallaties vaak worden aangepast en soms zelfs worden gewijzigd. Hierdoor wordt het laden en lossen ingewikkelder en trager en ontstaan er afgeleide kosten die het intermodale vervoer onnodig duurder maken. Er moet op communautair niveau een oplossing voor deze situatie worden bedacht.

- De meeste lidstaten hebben de Internationale overeenkomst voor veilige containers geratificeerd. Op grond van deze overeenkomst worden containers erkend en periodiek gekeurd. Deze procedures zijn evenwel niet op communautair niveau geharmoniseerd. Daarom moet in communautair verband naar een oplossing worden gezocht.
- Slijtage van de intermodale laadeenheden kan risico's voor de veiligheid met zich meebrengen, die door onderhoud en periodieke keuringen kunnen worden uitgebannen. De keuringen moeten in de gehele Gemeenschap op uniforme wijze plaatsvinden en de laadeenheden moeten in iedere lidstaat periodiek kunnen worden gekeurd. Communautaire actie is nodig om de keuringsprocedures te harmoniseren.
- De voorgestelde richtlijn heeft tot doel het vervoer duurzamer en veiliger te maken, het aantal infrastructuurverstoppingen terug te dringen, met name op de weg, en een gunstiger kader te scheppen voor het intermodale vervoer door ervoor te zorgen dat de intermodale laadeenheden in sterke mate interoperabel tussen de verschillende vervoerswijzen zijn. Communautaire actie is de enige manier om die harmonisatie te realiseren, aangezien de lidstaten door onafhankelijk optreden of door het sluiten van internationale overeenkomsten niet dezelfde mate van harmonisatie van intermodale laadeenheden of beoordelings-, hernieuwde-beoordelings-, onderhouds- en keuringsprocedures tot stand kunnen brengen.
- Erkenning van de goedkeuringscertificaten die worden afgegeven door de door de bevoegde overheid van een lidstaat aangewezen keuringsinstanties draagt ertoe bij dat deze belemmering van de vrijheid van dienstverlening op vervoersgebied wordt opgeheven. Dat doel kan niet in voldoende mate op een ander niveau worden bereikt.
- Er zijn communautaire middelen nodig om bepaalde eigenschappen van de intermodale laadeenheden te harmoniseren. Deze harmonisatie kan niet uitsluitend via nationale maatregelen worden verwezenlijkt. Overal in de Gemeenschap is interoperabiliteit vereist voor het laden en lossen van de laadeenheden. Deze interoperabiliteit kan slechts met behulp van communautaire maatregelen worden bewerkstelligd. Op grond van het beginsel van het vrije verkeer van goederen en diensten moeten periodieke keuringen echter op alle plaatsen binnen de Gemeenschap volgens dezelfde criteria kunnen worden verricht. Hoewel er voor intermodale laadeenheden op nationaal niveau diverse oplossingen bestaan, is de Europese variant ervan in de praktijk in Europa niet beschikbaar of is zij onvoldoende normstellend. Communautaire actie is nodig om een dergelijke Europese intermodale laadeenheid te standaardiseren, zodat Europese ondernemers daar de vruchten van kunnen plukken.

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

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

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

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

EFFECT OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. Op wie is het voorstel van invloed?

- Welke bedrijfstakken?
- Welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote ondernemingen)?
- Zijn deze bedrijven in bepaalde geografische gebieden van de Gemeenschap geconcentreerd?

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben:

- voor de werkgelegenheid?
- voor investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?
- voor het concurrentievermogen van de bedrijven?

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de werkgelegenheid.

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

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

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

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

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

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

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

RAADPLEGING

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

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

Afkorting	Organisatie
ACEA	Association des Constructeurs européens d'Automobiles
CCFE	Communauté des Chemins de fer européens
CEFIC	European Chemical Industry Council -
CEN	Comité européen de Normalisation
CLECAT	Liaison Committee of European Freight Forwarders -
EBU	European Barge Union
ECASBA	EC Association of Ship Brokers & Agents -
ECG	European Car - Transport Group of Interest
ECSA	EC Ship-owners' Association
EFIP	European Federation of Inland Ports
EFLLC	European Freight & Logistics Leaders Club
EIA	European Intermodal Association
EIM	European Infrastructure Managers
ERFCP	European Rail Freight Customers Platform
ESC	European Shippers Council -
ESN	European Short Sea Network
ESPO	European Sea Ports Organisation
FEPOR	Federation of European Private Port Operators
FFE	Freight Forward Europe
GETC	Groupement européen pour le TC
INE	Inland Navigation Europe
IRU	International Road Union
ISO	International Standardisation Organisation
MIF	Maritime Industries Forum -
O.E.B./E.S.O	Organisation européenne de bateliers -
UIC-GTC	Union Internationale des Chemins de Fer - Groupe Transport Combiné
UIRR	Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route

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

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

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

- een algehele consensus als het gaat om het nut van standaardisatie en harmonisatie van bepaalde eigenschappen van intermodale laadeenheden, zonder echter het gebruik van andere eenheden te verbieden;
- geen overeenstemming over gemeenschappelijke afmetingen, omdat elke organisatie de afmetingen verdedigt die door "haar" vervoerswijze worden gehanteerd;
- een dringend verzoek van wegvervoerders en maritieme rederijen om het toegestane gewicht en de toegestane afmetingen te vergroten om rekening te houden met de realiteit van de handel buiten de Gemeenschap, in het bijzonder containers van meer dan 13,6 meter lang.