

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EU-sekr.

11. juni 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende meddelelse fra Kommissionen om program til fremme af nærskibsfarten og forslag til direktiv om intermodale lasteenheder, KOM(2003) 155.

*Anders Fogh Rasmussen*

Dato : 26. maj 2003  
J.nr. : 104-122  
Sagsbeh. : CLJ/RFr, lokaltelefon 23470  
Org. enhed : 3. Kontor

**Grundnotat vedrørende meddelelse fra Kommissionen om program til fremme af nærskibsfarten og forslag til direktiv om intermodale lasteenheder, KOM(2003) 155.**

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

**1. Baggrund og indhold**

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2 og vedtages efter proceduren med fælles beslutningstagen.

Meddelelsen indeholder et program til fremme af nærskibsfarten med en oversigt over 14 foreslåede satsningsområder, hvoraf indførelsen af en europæisk intermodal lasteenhed, er ét af disse områder. Med meddelelsen følger forslaget til direktiv om intermodale lasteenheder, der blandt andet skal ses i denne kontekst, og har virkning både for skibstransport og transport ad indre vandveje samt for vej og bane. Lufttransport er eksplicit undtaget af forslaget. Forslaget finder anvendelse på alle intermodale lasteenheder inklusive de, der udelukkende benyttes til godstransport mellem EU og tredjelande.

Kommissionen vurderer at den samlede vejgodstransport i Europa uden indgriben vil vokse med 50% frem til 2010. Derfor foreslår Kommissionen i hvidbogen om den europæiske transportpolitik

frem til 2010, at der træffes foranstaltninger, som kan få fordelingen på transportformer tilbage til niveauet i 1998.

Den stigende godsmængde, der især belaster vejnettet, skaber et behov for dels at kunne vælge de mest effektive transportformer, og dels at optimere udnyttelsen af lastekapaciteten på de forskellige transportformer. En europæisk harmoniseret standard for intermodale lasteenheder, der udnytter de forskellige transportformers lasteevne optimalt, vil ifølge Kommissionen gøre det muligt at transportere en stigende godsmængde uden at forøge antallet af ture tilsvarende. Desuden vil en harmoniseret standard kunne mindske omladningstiden mellem transportformerne.

Forslaget tager sigte på:

- At skabe en ny standardiseret europæisk intermodal lasteenhed (EIL), der kan lette omlastningen mellem transportformerne og udnytte pladsen/rumfanget optimalt. Brugen af EIL-standarden er frivillig.
- At ensrette krav til og inspektioner af både intermodale lasteenheder (ILE) og europæiske intermodale lasteenheder (EIL). (ILE-kravene angår blandt andet interoperabilitet, håndtering og fastgøring.)

Baggrunden for at indføre en ny europæisk intermodal lasteenhed, er de nuværende problemer med at indpasse og håndtere de forskellige standarder, der benyttes i dag ved omladning fra én transportform til en anden. Disse problemer medfører et øget tidsforbrug ved omladning, idet de maskiner og køretøjer, der bruges ved omladningen, ofte skal indstilles specielt til de forskellige lasteenheder. Desuden forårsager de forskellige standarder, at pladsen/rumfanget på de forskellige transportformer ikke udnyttes optimalt, idet der opstår spildplads, når ladet eller lastrummet ikke kan fyldes helt ud som følge af de forskellige standarder.

I dag anvendes ISO-containere og veksellad i den internationale transport. I forhold til ISO-standarden begrundes Kommissionen også forslaget om en ny europæisk intermodal lasteenhed med, at den nuværende ISO-standard ikke udnytter pladsen fuldt ud ved læsning med paller, og at de størst tilladte dimensioner inden for vejtransport ikke udnyttes fuldt ud med ISO-standarden.

I forhold til veksellad, der ofte bruges til vej- og jernbanetransport, anfører Kommissionen desuden, at deres intermodale egenskaber er begrænsede, idet de ikke er egnede til transport over vand, blandt andet fordi de ikke kan stables oven på hinanden.

### Krav til ILE og EIL

Brugen af EIL er frivillig, og der vil fortsat eksistere andre intermodale standarder. Kommissionen foreslår derfor også, at ILE ligeledes underlægges krav om interoperabilitet, håndtering, sikkerhed og at fastgøring skal være mulig ved alle fire transportformer. De væsentlige krav til intermodale lasteenheder er anført i forslaget bilag I. EIL skal, udover kravene i bilag I, ydermere opfylde en række særskilte krav, anført i forslaget bilag II. Heraf fremgår blandt andet krav til dimensioner og konstruktionsstyrke, herunder stablingshøjde.

Derudover skal ILE og EIL opfylde de særlige interoperabilitetskrav.

I begrundelsen til forslaget fremgår det, at Kommissionen vil bede de europæiske standardiseringsorganisationer om at udarbejde harmoniserede standarder, så parametre for overholdelse af væsentlige krav kan opstilles.

Forslaget slår fast, at såfremt en intermodal lasteenhed opfylder kravene i direktivet, må medlemsstaterne ikke begrænse brugen heraf.

Ydermere stilles der krav om CE-mærkning af alle intermodale lasteenheder og placering af et UCI-mærke på ILE'er og UECI-mærke på EIL'er samt angivelse af periodiske syn.

### Overensstemmelsesvurdering og periodiske syn

Desuden opstiller direktivforslaget en række forpligtelser i forbindelse med overensstemmelsesvurdering og vedligeholdelse samt procedurer for overensstemmelsesvurdering og periodisk syn.

EIL og ILE skal desuden underkastes et første syn inden udgangen af det 5. år efter fremstillingen, og eksisterende enheder skal synes første gang inden 1. juli 2007. For intermodale lasteenheder, der udelukkende benyttes til godstransport mellem EU og tredjelande gælder, at undersøgelser skal finde sted med maksimalt 2 års mellemrum.

Medlemslandene skal udpege uafhængige organer, der skal varetage overensstemmelsesvurdering og periodiske syn.

Det foreslås desuden, at Kommissionen bistås af et forskriftsudvalg med repræsentanter fra medlemsstaterne og med Kommissionens

repræsentant som formand. Forskriftsudvalget skal fastsætte de særlige interoperabilitetskrav til de intermodale lasteenheder.

Medlemsstaterne pålægges at efterkomme direktivet senest den 1. juli 2005 og fastsætte sanktioner mod overtrædelse af de bestemmelser, der vedtages i henhold til direktivet.

## 2. Gældende dansk ret

Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 70 af 22. februar 1980 om konvention om sikre containere.

## 3. Høring

*Danmarks Rederiforening (DRf)* mener at i et globalt erhverv som skibsfart er det vanskeligt at se behovet for særlige EU-regler, og mener at en ny EU-standard i stedet for de nuværende ISO-containere, som i dag er vidt udbredt over hele verden, kun vil blive benyttet i begrænset omfang i geografiske områder af EU. *DRf* undrer sig over at man i Europa-Kommissionens forslag får det indtryk, at de nuværende standarder for multimodal transport ikke fungerer. *DRf* mener, at den nye standard vil kræve at eksisterende containerskibene ombygges, idet de er konstrueret med henblik på en given bredde, som ikke kan fraviges. Sejlads med EIL vil formentlig skulle ske på særlige skibe og særlige ruter, hvilket økonomisk næppe er konkurrencedygtigt.

*DRf* fremhæver at det ikke er rigtigt, at der ikke kan stå to europaller ved siden af hinanden i en ISO-container. SeaCell og Crosnos containerne er designet til det, men efterspørgslen efter disse særlige ISO-containere er beskeden. Disse containere er dyrere at anskaffe p.g.a. royaltysafgifter, men det vil formentlig være samfundsøkonomisk billigere at betale for eller købe disse rettigheder og stille rettighederne frit til rådighed end at etablere en EIL, mener *DRf*.

Der er *DRf*'s vurdering, at EIL ikke vil blive særlig udbredt, og det er helt afgørende, at der bliver tale om et flerstrengt system, hvor brugerne frit kan vælge mellem de forskellige standarder.

Af de obligatoriske krav til håndteringsmulighederne af ILE i forbindelse med skift mellem transportformerne, opfylder ISO-containere ikke de nye krav om aflåsningsalarm og elektroniske koder/identifikation, og det kan være forbundet med væsentlige omkostninger at gennemføre, mener *DRf*. Der er tale om en regional regulering, og *DRf* mener, at overvejelser om aflåsning i det mindste bør koordineres med de igangværende drøftelser i forbindelse med bekæmpelse af terror. Der sker også i dag et regelmæssigt tilsyn af

containere i henhold til CSC-konventionen. Et yderligere særligt tilsyn og godkendelse af containere i EU vil være en ny aktivitet, som der næppe er brug for, og som blot vil virke fordyrende og som en hindring for den internationale handel. Det samme gælder indførelse af CE-mærkning. Der findes allerede internationale regler for mærkning af containere. Hvis man ønsker yderligere krav til ISO-containere, bør dette fremmes via ISO (International Standardiserings Organisation) og ikke via særlige EU-regler, mener *DRf*. Sammenfattende mener *DRf*, at der ikke er behov for direktivforslaget. *DRf* mener, at hvis man vil gøre noget for skibsfarten, skal man ophæve direktivet, som forbyder 45 fods containere fra 2007 (direktiv 96/53/EF om vægt og dimensioner). Dette vil øge transportkapaciteten, den internationale fleksibilitet og føre til mere effektiv transport, da hver enhed kunne rumme mere gods.

*Danmarks Skibsmæglerforening (DSf)* støtter forbedring af mulighederne for at afskiberne lader transport med skib indgå i transportmønstret, og minder i den forbindelse om at skibsfart er et internationalt erhverv og afhængig af internationale krav. Hvis udvikling af en yderligere containertype opfylder et udækket behov, og hvis den uden problemer kan indgå i de gældende operationelle procedurer, så har *DSf* ingen indvendinger imod dette. Sådanne containere skal dog kunne integreres fuldt ud i det gældende transportsystem uden særlige forudsætninger. Den skal kunne håndteres og stables samt sikres og transporteres på lige fod med ISO-containere. Hvis der ikke sikres fuld interoperabilitet, vil sådanne transporter sandsynligvis kun undtagelsesvis blive transporteret til søs.

Det vil næppe være muligt at få skabt interesse for konstruktion af skibe, der alene kan sejle med en speciel EIL container, mener *DSf*. *DSf* ser med bekymring på direktivets anbefaling om at udvikle en container, der er 10 cm bredere end for de nuværende ILE. Det vil medføre, at de vil blive transporteret via jernbane, mener *DSf*.

*DSf* anbefaler at de opstillede krav til sikring m.v. udfærdiges på en sådan måde, at de ikke skaber begrænsninger for brugen af ISO-containere i EU. *DSf* kan ikke acceptere direktivet, hvis det kommer til at virke adgangsbegrænsende for internationalt accepterede containere, og *DSf* har svært ved at se, hvordan det foreliggende direktivforslag vil fremme nærskibsfarten.

*Bilfærgernes Rederiforening - Rederiforeningen for mindre skibe (BRe)* noterer, at det er frivilligt for transportudbydere at anvende de foreslåede lasteenheder, og mener at det må være en kommerciel beslutning, hvorvidt den enkelte operatør vil påtage sig eventuelle økonomiske omkostninger i forbindelse med omstillingen. *BRe* undrer sig over at standarden ikke allerede på kommerciel basis er

udviklet, hvis fordelene er så markante, som angivet af Europa-Kommissionen.

Maritime Development Center of Europe (MDCE) observerer at forslaget vil medvirke til en produktivitetsforøgelse for godstransport på de europæiske veje. Den foreslåede lasteenhed kan medbringe mere last pr. køretøj end tilfældet er i dag. Den nye standard kan let transporteres af såvel nuværende trailer enheder som jernbane-godsvogne. Den foreslående lasteenhed overskrider dog både længde og bredde i den anvendte stykgods transport ISO-standard for 20, 40 og 45 fods containere. Det betyder, at den nye enhed ikke umiddelbart vil passe til de eksisterende containerskibe. Dog kan den nye enhed transporteres med Ro/Ro skibe på trailer eller på jernbanefærger.

MDCE mener, at det er utilstrækkeligt, at den nye standard kun kan stables med fire i højden i forhold til de nuværende otte for ISO-containere, og MDCE foreslår at brugen af 45 fods containere genovervejes.

Shortsea Promotion Danmark (SPD) tilslutter sig Kommissionens vurdering af, at en stigende andel af det fremtidige transportbehov i Europa vil kunne koncentreres om anvendelse af få standardiserede lasteenheder, og at der reelt bør kunne flyttes væsentlige godsmængder fra de overfyldte europæiske veje til nærskibsfarten. Imidlertid er det afgørende vigtigt, at udviklingen så vidt muligt er drevet af transportkøbernes specifikke behov. SPD anbefaler derfor, at man med udgangspunkt i ISO-standarden tager markedet med på råd i forbindelse med udformningen af fremtidige containerstandarder i Europa for at tilgodese, at de også vil blive anvendt i søtransporten.

Dansk Transport og Logistik samt International Transport Danmark (DTL og ITD) har koordineret besvarelserne og støtter alle midler, der kan fremme kombineret transport mest muligt, herunder harmonisering og standardisering af lasteenheder samt muligheden for at optimere samspillet mellem nærskibsfarten, flod/kanaltrafikken, jernbanetransporten og landevejstransporten.

DTL og ITD støtter derfor grundidéen bag den nye EIL, der vil kunne maksimere antallet af europaller, som kan transporteres. Dog anser DTL og ITD det som en begrænsning, såfremt man ikke søger at inddrage de allerede anvendte ISO containerstandarder. Den nye EIL standard passer ikke umiddelbart til de containerskibe, der anvendes både globalt og i nærskibsfarten. Der er ikke overblik over de økonomiske konsekvenser for vognmændene ved nye standardiserede veksellad, regler for mærkning og vedligeholdelse samt ind-

førelse af nye lukkemekanismer. Det er for *DTL* og *ITD* en afgørende forudsætning, at der fortsat vil kunne transporteres 45 fods ISO-containere efter 2007.

*DTL* og *ITD* gør opmærksom på at det fremlagte forslag vil kunne være et tilbageskridt i forsøget på at optimere transportsystemer, medmindre forslaget samtidigt lægger op til en fornyet vurdering af forudsætningerne for direktiv 96/53/EF om vægt og dimensioner og eventuelle ændringer heraf. Revisionen af direktiv 96/53/EF skal sikre, at der på fællesskabsplan skabes mulighed for, at der kan transporteres en kort og en lang ILE/EIL i et modulvogntog med en længde op til 25,25 meter, samtidigt med at muligheden for at transportere 45 fods ISO-containere bevares.

*Sammenslutningen af Danske Havne (SDH)* deler det overordnede ønske om, at der sker en harmonisering af de intermodale lasteenheder for at forbedre effektiviteten og kvaliteten af de intermodale transporter. Havnen er et vigtigt knudepunkt for de intermodale transporter og binder alle transportformer sammen. Øget harmonisering kan derfor være en vej til reducerede håndteringsafgifter. *SDH* er positiv over for dette, og er af den opfattelse, at en harmonisering af de tekniske specifikationer til de intermodale lasteenheder skal udarbejdes i tæt samarbejde med transportører, havne og operatører. Den maritime sektor er allerede baseret på ISO-containere, og havnes håndteringsudstyr er baseret på denne standard, der anvendes internationalt. Brugen af denne standard har allerede ført til en række effektiviseringer, og det er det udgangspunkt, der bør gøres yderligere bestræbelser ud fra.

*SDH* kan derfor ikke støtte introduktionen af en ny europæisk intermodal lasteenhed. Det vil stille krav til havnene om at være i stand til at anskaffe og/eller kunne omstille deres håndteringsudstyr f.eks. kraner fra en standard til en anden.

Hvis der skal arbejdes for en standardiseret lasteenhed, bør den forhandles på international basis i f.eks. ISO og ikke på regional basis, mener *SDH*

*Danske Havnevirksohmheder (DV)* ser gerne at nærskibsfarten bliver fremmet, men mener ikke at indførelsen af euro-container vil sikre dette mål, snarere tværtimod. Såfremt den foreslåede lasteenhed indføres, vil dette betyde et væsentligt tab i effektiviteten i og med, at de forskellige containertyper skal behandles separat.

Indførelsen af en ny containertype vil endvidere medføre, at havneoperatørerne skal investere i nyt udstyr til lastning og losning.

Den foreslåede lasteenhed vil uden tvivl forøge produktiviteten for godstransport på de europæiske veje, mener DV, og vil kunne transporteres via søvejen med Ro/Ro skibe eller jernbanefærger, men vil ikke understøtte den egentlige nærskibstrafik, og man opnår ikke den ønskede intermodalitet.

DV ser gerne at der opnås større intermodalitet, da dette vil sikre en større effektivitet i transportkæden. DV er af den opfattelse, at en sådan effektivisering automatisk vil blive båret igennem ud fra kommercielle hensyn.

#### 4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelsen af obligatoriske krav og regler for sikring og syn af containere kan føre til ændring af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 70 af 22. februar 1980 om konvention om sikre containere.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

#### 5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Kommissionen har ikke foretaget en egentlig samfundsøkonomisk vurdering af forslaget. Det oplyses dog, at det antal køretøjer, der skal til for at transportere en given godsmængde, kan reduceres med næsten 25%, hvis alle ILE'er - forudsat, at de er fuldt lastet - erstattes af fuldt lastede EIL'er.

De samfundsøkonomiske omkostninger ved at skifte fra en international standard til en europæisk standard er under alle omstændigheder høje. Selvom brugen af EIL er frivillig risikeres det, at forslaget ikke fører til en harmonisering, men derimod til, at der benyttes flere lokale standarder.

#### 6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører i begrundelsen for forslaget, at et direktiv fra Europa-Parlamentet og Rådet er et passende juridisk instrument til at styrke harmoniseringen og til at opstille en ramme for standardisering, vedligeholdelse og periodisk inspektion af ILE. Således er der ifølge Kommissionen behov for at harmonisere inspektionsprocedurer, således at de foregår ens over hele EU, ligesom der hverken i praksis eller i form af en tilfredsstillende standard findes en EIL på europæisk plan.

**Regeringen er enig i, at spørgsmålet om standarder for ILE bør reguleres internationalt, men finder som udgangspunkt, at dette bør ske på globalt plan frem for alene regionalt (EU).**