



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 07.04.2003
COM(2003) 155 τελικό

2003/0056 (COD)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Σχετικά με τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης

(υποβλεθείσα από την Επιτροπή)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τον Σεπτέμβριο του 2001 η Επιτροπή παρουσίασε τη Λευκή Βίβλο της “Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών”¹. Στην Βίβλο καθορίζονται ορισμένοι φιλόδοξοι στόχοι για την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα των μεταφορών το 2010. Είναι προφανές ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στην επίτευξη των στόχων αυτών. Μπορούν να κάμψουν την κατά 50 % αύξηση των οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας που προβλέπεται στην Βίβλο, μπορούν να βοηθήσουν στην αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ τρόπων μεταφοράς, να παρακάμψουν τα χερσαία σημεία συμφόρησης, ενώ ταυτόχρονα είναι ασφαλής και βιώσιμος τρόπος μεταφοράς.

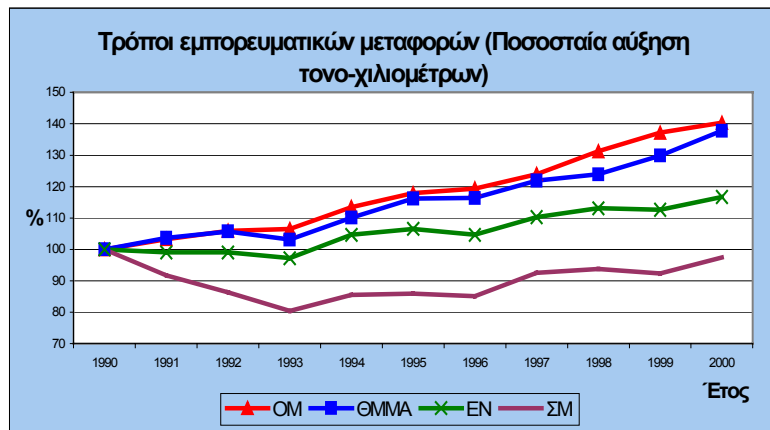
Η πολιτική πεποίθηση ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση επιβεβαιώθηκε και στην άτυπη συνάντηση των Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον Ιούνιο του 2002 στην Γιζόν της Ισπανίας.

2. ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΟΣ ΚΛΑΔΟΣ

Ήδη σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι ένας πολύ επιτυχημένος κλάδος και είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς ο οποίος έχει αποδείξει ότι μπορεί να διατηρηθεί παρά την αύξηση των οδικών μεταφορών. Φθάνει το 41% όλων των τονο-χιλιομέτρων στην Ευρώπη τη στιγμή που το μερίδιο των οδικών μεταφορών είναι 43%². Ο ρυθμός ανάπτυξής τους είναι μεγαλύτερος του ρυθμού ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η δε απόδοσή τους σε τονο-χιλιόμετρα έφθασε σε 38% στη δεκαετία του '90 έναντι 40% των οδικών μεταφορών (Βλ. Σχήμα 1).

¹ COM(2001) 370, 12.9.2001.

² Δεδομένα του 2000, εκτός αγωγών. Πηγή: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.



Σχήμα 1: Ποσοσταία αύξηση τονο-χιλιομέτρων το 1990-2000 στις οδικές μεταφορές (OM), στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (ΘΜΜΑ), την εσωτερική ναυσιπλοΐα (EN) και τις σιδηροδρομικές μεταφορές (ΣΜ).³

3. ΠΩΣ ΘΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΚΟΜΗ ΠΙΟ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΕΣ ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ;

Για να χρησιμοποιηθούν όλες οι δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, πρέπει να ενταχθούν πλήρως στις αλυσίδες εφοδιαστικής και να προσφέρουν μεταφορές χωρίς διακοπή από πόρτα σε πόρτα. Τη διαχείριση και την εμπορία αυτών των αλυσίδων εφοδιαστικής πρέπει να έχουν ενιαίες εμπορικές οντότητες, οι “ενιαίες θυρίδες” όπως αποκαλούνται. Οι εταιρείες αυτές πρέπει να διαθέτουν στους πελάτες ένα συγκεκριμένο σημείο επαφής, αρμόδιο για όλην την διατροφική αλυσίδα. Επίσης, η έννοια του ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς πρέπει να αντικατασταθεί από την έννοια της αλληλοσυμπλήρωσης διότι είναι ζωτικής σημασίας η συνεργασία μεταξύ τρόπων μεταφοράς για τις αλυσίδες όπου υπεισέρχονται περισσότεροι από ένας τρόποι μεταφοράς.

Η πλήρης ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στις διατροφικές αλυσίδες εφοδιασμού από πόρτα σε πόρτα δεν έχει ακόμη επιτευχθεί. Αυτό εναπόκειται κυρίως στον κλάδο αλλά οι προσπάθειες σε άλλα επίπεδα μπορούν να βοηθήσουν τη διαδικασία και να μετριάσουν τα διαρθρωτικά εμπόδια που εμποδίζουν την ταχύτερη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων:

- Δεν έχει ακόμη εξαλειφθεί τελείως η εικόνα που είχαν στο παρελθόν ως πεπαλαιωμένος κλάδος·
- Οι διαδικασίες στη διοίκηση και τις διατυπώσεις τους είναι σύνθετες·
- Απαιτείται υψηλή απόδοση των λιμένων·

³ Κύρια πηγή δεδομένων: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

Κύρια πηγή των δεδομένων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο διάστημα 1995-2000 ήταν τα στοιχεία που έδωσαν 22 μέλη της Ευρωπαϊκής Οργάνωσης Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO): Αμβέρσα, Βαρκελώνη, Μπιλμπάο, Βρέμη, Δουβλίνο, Δουνκέρκη, Γένοβα, Gdynia, Γκέτεμποργκ, Αμβούργο, Ελσίνκι, Kokkola, La Spezia, Λισαβόνα, Lübeck, Οσλο, Πειραιάς, Ρορί, Ρότερνταμ, Savona Vado, Szczecin και Βαλένθια. Η Επιτροπή ευχαριστεί τους εν λόγω λιμένες για την αξιόλογη συμβολή τους και την ESPO για το συντονισμό της έρευνας.

- Χρειάζονται νέες προηγμένες τεχνολογικές λύσεις για τα πλοία, τους λιμένες, τις μονάδες φόρτωσης και τα τηλεματικά δίκτυα.

Στην Κοινότητα έχουν ήδη αναληφθεί ή προτείνονται ορισμένες δράσεις για να μετριασθούν τα εμπόδια και να ενισχυθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Μεταξύ αυτών αναφέρονται:

- Έκδοση οδηγίας για την τυποποίηση ορισμένων διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας⁴.
- Πρόταση νέου προγράμματος στήριξης “Marco Polo”⁵.
- Πρόταση οδηγίας σχετικά με τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης⁶.
- Εισαγωγή της προσέγγισης “Θαλάσσιες αρτηρίες” στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών το 2010.
- Πρόταση οδηγίας για την πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες⁷.
- Δημοσίευση του Οδηγού Τελωνειακών Διατυπώσεων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων⁸.
- Εισαγωγή του Νέου Μηχανογραφημένου Συστήματος Διαμετακόμισης (NCTS) στην τελωνειακή διαμετακόμιση.
- Θέσπιση των προγραμμάτων δράσης Τελωνεία 2002 και Τελωνεία 2007⁹ και του έργου RALFH¹⁰ που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα Τελωνεία 2002.
- Περαιτέρω ανάπτυξη των τηλεματικών δικτύων για τους λιμένες και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

⁴ Οδηγία 2002/6/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας, ΕΕ L 67, 9.3.2002, σ. 31.

⁵ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών, COM(2002) 54 τελικό, 4.2.2002.

⁶ Επισυνάπτεται στην παρούσα ανακοίνωση.

⁷ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, COM(2001) 35 τελικό, 13.2.2001, όπως τροποποιήθηκε από το COM(2002) 101 τελικό, 19.2.2002.

⁸ Έγγραφο των υπηρεσιών της Επιτροπής: Οδηγός των τελωνειακών διατυπώσεων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, SEC(2002) 632, 29.5.2002.

⁹ Διορθωτικό στην απόφαση αριθ. 253/2003/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προγράμματος δράσης για τα τελωνεία στην Κοινότητα (Τελωνεία 2007), ΕΕ L 36, 12.2.2003, σ. 1.

¹⁰ RALFH = Όμιλος Επαφής Τελωνειακών Διαχειριστών των Λιμένων της Βορείου Ευρώπης στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Χάβρη, Felixstowe και Αμβούργο. Το έργο αποβλέπει στη βελτίωση της πρακτικής τελωνειακής συνεργασίας μεταξύ λιμένων.

4. ΓΙΑΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΕΝΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ;

Για να επιτευχθούν οι στόχοι της Λευκής Βίβλου και να αυξηθεί η χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θα χρειασθούν εντατικές προσπάθειες από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Επίσης, στην άτυπη συνάντηση των Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον Ιούνιο του 2002 στην Gijón της Ισπανίας συζητήθηκε η δυνατότητα ενός σχεδίου δράσης με αντικείμενο τα καίρια θέματα που αφορούν την επεξεργασία της πολιτικής προτεραιότητας που δίδεται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Η Επιτροπή πιστεύει ότι είναι δικαιολογημένη μια τέτοια πρωτοβουλία.

Στην παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζεται ένα πρόγραμμα με αντικείμενο την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Αποτελείται από 14 ανεξάρτητες δράσεις που υποδιαιρούνται σε μέτρα. Στα μέτρα αναφέρονται οι αρμόδιοι παράγοντες και χρονοδιάγραμμα. Οι δράσεις μπορούν να χωρισθούν διακρίνονται σε νομοθετικές, τεχνικές και επιχειρησιακές ως εξής:

A. Νομοθετικές δράσεις

1. Εφαρμογή της οδηγίας για την τυποποίηση ορισμένων διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (IMO-FAL),
2. Υλοποίηση του προγράμματος Marco Polo,
3. Τυποποίηση και εναρμόνιση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης,
4. Θαλάσσιες αρτηρίες,
5. Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

B. Τεχνικές δράσεις

6. Οδηγός τελωνειακών διατυπώσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων,
7. Εντοπισμός και άρση των εμποδίων για πιο επιτυχημένες από ό,τι σήμερα θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων,
8. Προσέγγιση των εθνικών εφαρμογών και μηχανογράφηση των κοινοτικών τελωνειακών διατυπώσεων,
9. Έρευνα και Τεχνολογική ανάπτυξη.

Γ. Επιχειρησιακές δράσεις

10. Ενιαίες διοικητικές θυρίδες,
11. Διασφάλιση του ζωτικού ρόλου των Εστιακών Σημείων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων¹¹,
12. Διασφάλιση ορθής λειτουργίας και καθοδήγηση των Κέντρων Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων¹²,
13. Προώθηση της εικόνας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως επιτυχημένης εναλλακτικής λύσης μεταφοράς,
14. Συλλογή στατιστικών δεδομένων.

* * * * *

¹¹ Στα Εστιακά Σημεία Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων εκπροσωπούνται οι εθνικές ναυτικές διοικήσεις. Είναι αρμόδια για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στις αντίστοιχες διοικήσεις τους.

¹² Τα Κέντρα Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SPC) ή, άλλως, εθνικά Γραφεία Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι ακέραιοι φορείς του κλάδου που προωθούν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΨΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 1

IMO FAL

Για να απλουστευθεί το βάρος των διαδικασιών τεκμηρίωσης και διοίκησης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν το Δεκέμβριο του 2001 την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (οδηγία IMO FAL όπως αποκαλείται¹³). Η οδηγία αποτελεί άμεσο αποτέλεσμα των προσπαθειών με σκοπό να εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης που εντοπίστηκαν. Ζητεί από τα κράτη μέλη να αποδεχθούν τα τυποποιημένα έντυπα IMO FAL εφόσον οι σχετικές πληροφορίες κατάπλου/απόπλου ενός πλοίου μπορούν να δοθούν με αυτά τα έντυπα. Αυτό σημαίνει ότι η πληθώρα των διαφόρων εθνικών εντύπων θα αντικατασταθεί πλέον από ένα κοινό σύνολο εντύπων. Η οδηγία θα τεθεί στην πράξη σε ισχύ από τις 9 Σεπτεμβρίου 2003 το αργότερο, όταν τα κράτη μέλη θα έχουν θέσει σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την οδηγία.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Παρακολούθηση της οδηγίας και συμμόρφωση προς αυτήν, καθώς και παρακολούθηση της ορθής λειτουργίας της.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής και κράτη μέλη.

Προθεσμία: Πρώτο στάδιο: έως τις 9 Σεπτεμβρίου 2003, και κατόπιν: συνεχώς.

2. Απλούστευση της μεταφοράς στο νέο πλαίσιο με τη διάθεση εντύπων IMO FAL μέσω της ιστοθέσης της Επιτροπής στο διαδίκτυο για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων¹⁴, τα οποία θα είναι προσβάσιμα σε όλους και θα μπορούν να μεταφορτωθούν, να συμπληρωθούν μέσω υπολογιστή ή/και να τυπωθούν για άμεση χρήση.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής.

Προθεσμία: Έως τα μέσα του 2003.

3. Ενημέρωση των πλοιοκτητών, των πρακτόρων και άλλων ενδιαφερομένων μερών σχετικά με τις δυνατότητες που προσφέρει η οδηγία.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής, κράτη μέλη, κλαδικές ενώσεις, εστιατά σημεία και κέντρα προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Προθεσμία: Έως τις 9 Σεπτεμβρίου 2003.

¹³ Βλέπε υποσημείωση 4.

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

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 2

MARCO POLO

Ένα από τα κύρια μέσα χρηματοδότησης της εναρκτήριας φάσης των έργων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Κοινότητα ήταν το πρόγραμμα “Πιλοτικές Δράσεις για τις Συνδυασμένες Μεταφορές” (PACT). Το πρόγραμμα αποδείχτηκε ευεργετικό για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, για τις οποίες διατέθηκε δίκαιο τμήμα της ετήσιας χρηματοδότησης του PACT.

Το πρόγραμμα PACT έληξε στο τέλος του 2001. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε¹⁵ το Φεβρουάριο του 2002 ένα πρόγραμμα διαδοχής του. Η ουσιαστική συμβολή του νέου προγράμματος “Marco Polo” είναι ότι θα κάνει πραγματικότητα τις διατροπικές μεταφορές στην Ευρώπη. Με ετήσιο προϋπολογισμό 18,75 εκατ. € που προβλέπεται¹⁶, αποσκοπείται στροφή 12 δισ. τονο-χιλιομέτρων ανά έτος από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατέληξε σε πολιτική συμφωνία σχετικά με την πρόταση τον Δεκέμβριο του 2002.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες (βλ. δελτίο δράσης αριθ. 4), ως νέα καίρια πρωτοβουλία, θα ωφεληθούν πλήρως από το πρόγραμμα Marco Polo στην έναρξη νέων δρομολογίων.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- | | |
|----|--|
| 1. | Επιχειρησιακό το πρόγραμμα Marco Polo από το 2003, ούτως ώστε να επιτραπεί η χρηματοδότηση καινοτόμων και σημαντικών έργων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

<u>Αρμόδιοι παράγοντες:</u> Υπηρεσίες της Επιτροπής, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κράτη μέλη και ο κλάδος.

<u>Προθεσμία:</u> Ετήσιο, έως το 2010 (προϋπολογισμός προβλεπόμενος αρχικά για 4 έτη). |
| 2. | Πλήρης χρήση των δυνατοτήτων που προσφέρει η χρηματοδότηση του Marco Polo για την έναρξη βιώσιμων και επιχειρησιακών δρομολογίων θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων εντός ή εκτός θαλασσίων αρτηριών.

<u>Αρμόδιοι παράγοντες:</u> Υπηρεσίες της Επιτροπής και ο κλάδος.

<u>Προθεσμία:</u> Ετήσιο, έως το 2010 (προϋπολογισμός προβλεπόμενος αρχικά για 4 έτη). |

¹⁵ Βλέπε υποσημείωση 5.

¹⁶ Προϋπολογισμός προβλεπόμενος για την 1.1.2003 - 31.12.2006.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 3

ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

Η βελτίωση των διατροπικών μονάδων φόρτωσης (εμπορευματοκιβώτια και ανταλλασσόμενα αμαξώματα) είναι ένα από τα μέτρα που προβάλλει η Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών το 2010. Η πληθώρα διαφορετικών παραλλαγών των μονάδων αυτών που υπάρχει σήμερα δημιουργεί κόστος τριβής και καθυστερήσεις στη διακίνησή τους μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Το πρόβλημα θα υπερβληθεί με την εναρμόνιση ορισμένων χαρακτηριστικών διακίνησης των μονάδων φόρτωσης, όπως είναι τα άνω ή κάτω γωνιαία εξαρτήματα ή οι κατακόρυφοι σωλήνες. Επίσης, τα ανταλλασσόμενα αμαξώματα δεν είναι εν γένει στοιβάσιμα και για το λόγο αυτό δεν είναι κατάλληλα για τις θαλάσσιες μεταφορές. Από την άλλη πλευρά, με τα εμπορευματοκιβώτια δεν χρησιμοποιούνται πλήρως οι επιτρεπόμενες διαστάσεις στις οδικές μεταφορές¹⁷. Η λύση θα μπορούσε να είναι η τυποποίηση μιας ευρωπαϊκής μονάδας φόρτωσης που θα συνδυάζει τη δυνατότητα στοιβάσιμης των εμπορευματοκιβωτίων με το χώρο φόρτωσης εύρους παλέτας των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων.

Η Επιτροπή εξέτασε τις διατροπικές μονάδες φόρτωσης και επισυνάπτει νομική πρόταση στην παρούσα ανακοίνωση. Η πρόταση θα ωφελήσει τις θαλάσσιες μεταφορές, διότι βοηθά στη μείωση του κόστους τριβής στη διακίνηση των φορτίων στους λιμένες και επιτρέπει στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων να αποκτήσουν μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων, η οποία μέχρι στιγμής περιορίζεται στις χερσαίες μεταφορές.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Έγκριση της πρότασης για τη διατροπικότητα των διατροπικών μονάδων φόρτωσης και εφαρμογή της όσο το δυνατόν συντομότερα.

Αρμόδιοι παράγοντες: Κράτη μέλη, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ο κλάδος.

Προθεσμία: Πρώτο στάδιο έως το 2004. Κατόπιν συνεχής.

¹⁷ Βλ. οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές, ΕΕ L 235, 17.9.1996, σ. 59, όπως διορθώθηκε και τροποποιήθηκε στη συνέχεια.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 4

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

Η Επιτροπή παρουσίασε την έννοια των “θαλάσσιων αρτηριών” στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Οι αρτηρίες αυτές θα ελαφρύνουν τα μεγάλα χερσαία σημεία συμφόρησης στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών και θα προωθήσουν την ενσωμάτωση της εφοδιαστικής στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα επιτρέψουν την παράκαμψη των χερσαίων σημείων συμφόρησης στην Ευρώπη διότι θα ενταχθούν στις εκτενείς αλυσίδες εφοδιαστικής από πόρτα σε πόρτα. Προφανή παραδείγματα των σημείων συμφόρησης είναι οι Άλπεις και τα Πυρηναία. Η παράκαμψη αυτών των φυσικών εμποδίων με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα έχει θετική επίπτωση τόσο στις χώρες βορείως όσο και νοτίως των οροσειρών αυτών. Εξετάζεται επίσης κατά πόσον είναι σκόπιμο να περιληφθούν σημεία συμφόρησης ανθρωπογενούς αιτίας.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα προσφέρουν αποτελεσματικά, τακτικά και συχνά δρομολόγια, τα οποία θα μπορούν να ανταγωνιστούν τα αντίστοιχα οδικά, π.χ., από άποψη χρόνου διαμετακόμισης και τιμών. Οι λιμένες που θα συνδέονται με τις θαλάσσιες αρτηρίες θα έχουν κατάλληλες χερσαίες συνδέσεις και θα προσφέρουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στους πελάτες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (καθώς και ομαλές διοικητικές διαδικασίες). Οι τηλεματικές διασυνδέσεις μεταξύ λιμένων, από τη μία πλευρά, και τα επικοινωνιακά συστήματα των πλοίων (όπως τα συστήματα διαχείρισης και πληροφοριών της θαλάσσιας κυκλοφορίας - VTMIS), από την άλλη πρέπει να επεκταθούν και να καταστούν διαλειτουργικές για να ενσωματωθούν τα κατά τόπους συστήματα μέσα στο ευρωπαϊκό δίκτυο.

Οι εκτιμήσεις του κόστους φαίνεται να δείχνουν ότι η καθιέρωση νέων τακτικών θαλάσσιων συνδέσεων θα είναι πολύ λιγότερο δαπανηρή από την κατασκευή αντίστοιχων νέων χερσαίων υποδομών.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται τη στιγμή αυτή τις λεπτομέρειες σχετικά με τις θαλάσσιες αρτηρίες. Μία ευκαιρία παρουσίασης των λεπτομερειών αυτών θα είναι προφανώς η νέα αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΔΜ)¹⁸ έως τα τέλη του 2003. Της αναθεώρησης αυτής έχει επιληφθεί προς το παρόν μία ομάδα ειδημόνων αποτελούμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών και των χωρών που πρόκειται να προσχωρήσουν στην Κοινότητα, της οποίας προεδρεύει ο κ. Karel Van Miert, πρώην Επίτροπος μεταφορών και Αντιπρόεδρος της Επιτροπής.

Όταν τελειοποιηθεί, το πλαίσιο των ΔΔΜ θα συμβάλει στις επενδύσεις σε υποδομές που σχετίζονται με τις θαλάσσιες αρτηρίες, όπως είναι οι λιμενικές υποδομές και οι συνδέσεις των λιμένων με την ενδοχώρα τους. Επίσης, το νέο πρόγραμμα Marco Polo (βλ. δελτίο δράσης αριθ. 2) θα χρηματοδοτήσει την έναρξη νέων δρομολογίων μέσω των θαλάσσιων αρτηριών, εφόσον αυτά πληρούν τις απαιτήσεις του προγράμματος.

¹⁸ Απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, ΕΕ L 228, 9.9.1996, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ, ΕΕ L 185, 6.7.2001, σ. 1.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Οριστικοποίηση αποφάσεων για τις θαλάσσιες αρτηρίες με σκοπό να καταστούν ελκυστικές στους παράγοντες της αγοράς έτσι ώστε να εκπληρωθούν οι στόχοι της Λευκής Βίβλου.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής, κράτη μέλη και ο κλάδος.

Προθεσμία: Έως τα μέσα του 2003.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 5

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ πιο αποδοτικές από άποψη ενέργειας από τους άλλους τρόπους μεταφοράς και, σε γενικές γραμμές, είναι λιγότερο επιζήμιες στο περιβάλλον σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς ανά μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη. Η στροφή προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα μπορούσε, παραδείγματος χάρη, να αποτελέσει σημαντικό στοιχείο της κοινοτικής στρατηγικής για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του Κιότο¹⁹.

Οι καλές περιβαλλοντικές επιδόσεις επισκιάζονται όμως ιδίως από τις εκπομπές διοξειδίου του θείου (SO₂) που είναι πολύ υψηλότερες σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Η Διάσκεψη του ΔΝΟ τον Σεπτέμβριο του 1997 ενέκρινε νέα μέτρα για να μειωθούν οι εκπομπές διοξειδίου του θείου²⁰ από τα καυσαέρια των πλοίων (νέο παράρτημα VI της συμφωνίας MARPOL 73/78). Η Διάσκεψη ενέκρινε επίσης διατάξεις που επιτρέπουν την καθιέρωση ειδικών “περιοχών ελέγχου των εκπομπών SO_x”, όπου θα ισχύουν χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών. Μεταξύ των περιοχών αυτών είναι η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρειος Θάλασσα και η Διώρυγα της Μάγχης²¹. Η διαδικασία επικύρωσης του νέου παραρτήματος δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη και τα νέα μέτρα δεν έχουν τεθεί σε ισχύ σε παγκόσμια κλίμακα.

Το Νοέμβριο του 2002, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση οδηγίας για να μειωθεί η περιεκτικότητα των καυσίμων των πλοίων σε θείο στην Ευρωπαϊκή Ένωση²². Η πρόταση βασίζεται εν μέρει στις “περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x” που θεσπίστηκαν με βάση το παράρτημα VI της MARPOL 73/78 αλλά προχωρεί ακόμη περισσότερο. Ωστόσο, η πρόταση αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης ευρωπαϊκής στρατηγικής που θα εξασφαλίζει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα είναι ακόμη λιγότερο επιζήμιες στο περιβάλλον απ’ό,τι σήμερα.²³

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με την υποστήριξη και την επιδίωξη μιας στρατηγικής που παρουσίασε η Επιτροπή, καθώς και με την έγκριση και εφαρμογή της νομικής πρότασης για τη μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων των πλοίων σε θείο.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής, κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ο κλάδος.

Προθεσμία: Πρώτα αποτελέσματα έως τα μέσα του 2005. Κατόπιν συνεχής.

¹⁹ Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη επικύρωσαν το Πρωτόκολλο του Κιότο το Μάιο του 2002.

²⁰ Η περιεκτικότητα των καυσίμων των πλοίων σε θείο δεν πρέπει να υπερβαίνει το 4,5% m/m.

²¹ Η περιεκτικότητα των καυσίμων των πλοίων σε θείο δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1,5% m/m. Ειδιάλλως, τα πλοία πρέπει να χρησιμοποιούν άλλες τεχνολογικές μεθόδους για να περιορίζουν τις εκπομπές SO_x.

²² Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων των πλοίων, COM(2002) 595 τελικό, 20.11.2002.

²³ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο: στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων των ποντοπόρων πλοίων, COM(2002) 595 τελικό, 20.11.2002.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 6

Οδηγός τελωνειακών διαδικασιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Η άμεση αντίδραση του κοινού στις τελωνειακές διαδικασίες είναι ότι πρόκειται για υπερβολικά σύνθετες διαδικασίες που μειώνουν την ελκυστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η αντίδραση όμως αυτή είναι πολύ γενική ούτως ώστε να είναι ικανοποιητική ή να οδηγήσει σε συγκεκριμένες βελτιώσεις. Για να υπάρξουν επιχειρησιακές λύσεις, είναι επιτακτικό να προσδιοριστούν τα ειδικά στοιχεία που ενδεχομένως προκαλούν προβλήματα.

Προς το σκοπό αυτό, οι υπηρεσίες της Επιτροπής δημοσίευσαν, το Μάιο του 2002, έναν οδηγό για τις τελωνειακές διαδικασίες για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων²⁴. Δύο είναι οι σκοποί του οδηγού αυτού :

- Περιλαμβάνει τους τελωνειακούς κανόνες για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, καθώς και τις δυνατότητες χρήσης απλουστευμένων διαδικασιών.
- Περιέχει συνοπτική βάση εντοπισμού των πιθανών συγκεκριμένων αναγκών τροποποίησης ή περαιτέρω απλουστεύσεων.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Διεξαγωγή διαβουλεύσεων με τον κλάδο, τα Εστιακά Σημεία θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και τα Κέντρα Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SPC) σχετικά με τον οδηγό των τελωνειακών διατυπώσεων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Με βάση τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων, εξέτασε κατά πόσον χρειάζονται τροποποιήσεις των τελωνειακών κανόνων ή κατά πόσον ορισμένα θέματα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με τις πρωτοβουλίες προσέγγισης των εθνικών εφαρμογών στο πεδίο των κοινοτικών τελωνειακών κανόνων και τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ εθνικών τελωνειακών υπηρεσιών (βλ. δελτίο δράσης 8, μέτρο 1).

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής.

Προθεσμία: Έως το δεύτερο εξάμηνο του 2003.

2. Έκταση χρήσης των δυνατοτήτων απλούστευσης που προσφέρουν οι τρέχοντες τελωνειακοί κανόνες (ιδίως, εκείνοι για τα επιτετραμμένα τακτικά θαλάσσια δρομολόγια και τα επιτετραμμένα δρομολόγια αποστολέων/αποδεκτών). Εάν δεν χρησιμοποιηθούν τα τρέχοντα καθεστώτα απλούστευσης, προσδιορισμός των λόγων και μελέτη των τροποποιήσεων των τελωνειακών κανόνων. Εκτίμηση των τεχνικών μέτρων για να καταστούν οι τελωνειακές διαδικασίες απλούστερες.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής, ο κλάδος, Εστιακά Σημεία και SPC.

Προθεσμία: Έως το δεύτερο εξάμηνο του 2003.

²⁴ Βλέπε υποσημείωση 8.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 7

ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΟΥΤΩΣ ΩΣΤΕ ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΠΙΟ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΕΣ ΑΠ' Ο,ΤΙ ΣΗΜΕΡΑ

Από το Δεκέμβριο του 1999, η Επιτροπή έχει συγκεντρώσει έναν αριθμό εμποδίων που παρακωλύουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Αυτή η “έρευνα σχετικά με τα εμπόδια” περιέχει επίσης ιδέες για πιθανές λύσεις, καθώς και βέλτιστες πρακτικές.

Τα εμπόδια που εντοπίστηκαν μπορούν να ταξινομηθούν σε πέντε κατηγορίες:

- Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δεν έχουν ακόμη αλλάξει πλήρως την εικόνα του παρελθόντος ως πεπαλαιωμένος κλάδος·
- Δεν έχει επιτευχθεί η πλήρης ενσωμάτωσή τους στη διατροφική αλυσίδα εφοδιαστικής·
- Οι διαδικασίες διοίκησης και τεκμηρίωσής τους είναι σύνθετες·
- Απαιτείται βελτιωμένη απόδοση των λιμένων·
- Η εφαρμογή των κανόνων και των διαδικασιών διαφέρει ανάλογα με τη χώρα.

Ορισμένα από τα εμπόδια έχουν ήδη αντιμετωπιστεί (π.χ. ομοιομορφία των εντύπων αναφοράς των πλοίων, απόδοση και κόστος των λιμένων, και τυποποίηση των μονάδων φόρτωσης). Σε γενικές γραμμές, τα εντοπιζόμενα και αναφερόμενα εμπόδια αντιμετωπίζονται σε διάφορα επίπεδα: ΕΕ, κράτη μέλη, περιφέρειες και κατά τόπους.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Συστηματική καταγραφή των εντοπιζόμενων εμποδίων, ανάλογα με το αντικείμενο, με σκοπό την εξάλειψή τους.
Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής μαζί με τα εστιακά σημεία και τα SPC σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τον κλάδο.
Προθεσμία: Έως τα τέλη του 2003.
2. Εντοπισμός άλλων εμποδίων που παρακωλύουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και επεξεργασία επίλυσής τους.
Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής, Εστιακά Σημεία, ο κλάδος και τα SPC.
Προθεσμία: Συνεχής.
3. Αύξηση της απόδοσης των λιμενικών υπηρεσιών με την έγκριση της πρότασης οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών²⁵ και εφαρμογή της όσο το δυνατόν συντομότερα.
Αρμόδιοι παράγοντες: κράτη μέλη, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και οι αντίστοιχοι κλάδοι.
Προθεσμία: Πρώτα αποτελέσματα έως τα τέλη του 2003. Κατόπιν συνεχής.

²⁵

Βλέπε υποσημείωση 7.

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ
ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ
ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 8**

**ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ
ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ**

Οι τελωνειακές διαδικασίες αποτελούν σημαντικό μέρος των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων διότι ένα πλοίο που αποπλέει από έναν λιμένα της ΕΕ προς έναν άλλο εγκαταλείπει το κοινοτικό τελωνειακό έδαφος απλώς για να επανεισέλθει σε αυτό όταν καταπλεύσει στον άλλο λιμένα. Τα εμπορεύματα που μεταφέρει κανονικά χάνουν την κοινοτική τους ιδιότητα εκτός εάν η ιδιότητα αυτή αποδειχθεί με ένα παραστατικό ιδιότητας ή εφόσον διατηρηθεί υπό διαδικασία διαμετακόμισης. Αυτό είναι ένα επιπλέον βάρος για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε σύγκριση με τις χερσαίες μεταφορές όπου η αντίστοιχη απώλεια της κοινοτικής ιδιότητας δεν υπεισέρχεται φυσιολογικά μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ, με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει διέλευση μέσω τρίτης χώρας.

Η υπάρχουσα κίνηση προς την ηλεκτρονική μεταβίβαση τελωνειακών δεδομένων (ηλεκτρονικά τελωνεία) θα βοηθήσει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων διότι θα επισπεύσει και θα απλουστεύσει τις διαδικασίες που χρειάζονται για τη δήλωση του εμπορεύματος.

Ως ένα πρώτο βήμα για τα ηλεκτρονικά τελωνεία, περίπου 3000 τελωνειακά γραφεία σε 22 χώρες θα εφαρμόσουν σύντομα το νέο μηχανογραφημένο σύστημα διαμετακόμισης (NCTS), με το οποίο η γραφειοκρατία που αφορά τη μεταφορά με ένα και μόνο διοικητικό έγγραφο (SAD) θα αντικατασταθεί από ηλεκτρονικά μηνύματα. Ως δεύτερο βήμα, το σύστημα θα μπορούσε, στο μέλλον, να επεκταθεί σε κινήσεις που σήμερα πραγματοποιούνται με βάση τις απλουστευμένες διαδικασίες διαμετακόμισης για τρόπους μεταφοράς και βαθμιαία να γίνει η ραχοκοκαλιά των ηλεκτρονικών τελωνείων.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- | |
|--|
| <p>1. Προσέγγιση των εθνικών εφαρμογών των κοινοτικών τελωνειακών κανόνων και βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ εθνικών τελωνειακών υπηρεσιών, ιδίως μέσω του προγράμματος δράσης για τα τελωνεία στην Κοινότητα (Τελωνεία 2007) και ομάδα επαφής των λιμένων της Βορείου Ευρώπης (RALFH).²⁶</p> <p><u>Αρμόδιοι παράγοντες:</u> Υπηρεσίες της Επιτροπής και κράτη μέλη.</p> <p><u>Προθεσμία:</u> Συνεχής.</p> |
| <p>2. Εισαγωγή του NCTS στις κοινοτικές και κοινές διαδικασίες διαμετακόμισης.</p> <p><u>Αρμόδιοι παράγοντες:</u> Υπηρεσίες της Επιτροπής και κράτη μέλη.</p> <p><u>Προθεσμία:</u> Έως τα μέσα του 2003.</p> |
| <p>3. Συνεχείς νομοθετικές κινήσεις προς τη χρήση της ηλεκτρονικής αντί της έντυπης υποβολής των εγγράφων με σκοπό τη δημιουργία ενός μη γραφειοκρατικού περιβάλλοντος που θα περιορίζει τη χρήση των έντυπων εγγράφων στο ελάχιστο.</p> <p><u>Αρμόδιοι παράγοντες:</u> Υπηρεσίες της Επιτροπής και κράτη μέλη.</p> <p><u>Προθεσμία:</u> Συνεχής.</p> |

²⁶ Βλέπε υποσημειώσεις 9 και 10.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 9

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (ΕΤΑ)

Η Κοινότητα διεξάγει συνεχώς δράσεις ΕΤΑ για να προάγει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις λιμενικές διαδικασίες σύμφωνα με τις τελευταίες τεχνολογικές καινοτομίες. Οι στόχοι της έρευνας αυτής ήταν παραδείγματος χάρη να βελτιωθεί η ποιότητα, η ασφάλεια προσώπων, η ασφάλεια αγαθών και οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των θαλασσιών μεταφορών. Πρόσφατα δημιουργήθηκε ένα θεματικό δίκτυο για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με σκοπό να αντιμετωπιστούν θέματα που είναι άμεσης πολιτικής σημασίας.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Αντιμετώπιση θεμάτων μέσω του θεματικού δικτύου για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων που έχουν άμεση πολιτική σημασία για τις εν λόγω μεταφορές:
 - Συγκριτική μελέτη των τιμών μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς·
 - Συγκριτική μελέτη των περιβαλλοντικών επιδόσεων από πόρτα σε πόρτα των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς·
 - Δημιουργία ενός πίνακα αποστάσεων για εύκολη μετατροπή των διαθέσιμων δεδομένων για τα εμπορεύματα στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε τονο-χιλιόμετρα (σε συνεργασία με το επιτελούμενο έργο στην Eurostat).

Αρμόδιοι παράγοντες: Οι επιλεγείσες κοινοπραξίες σε συντονισμό με τις υπηρεσίες της Επιτροπής.

Προθεσμία: Έως το 2005.

2. Χρήση του 6^{ου} προγράμματος πλαισίου ΕΤΑ για την ανάπτυξη:
 - Καινοτομιών στο σχεδιασμό πλοίων (ιδιαίτερα στα γρήγορα οχηματαγωγά και τους νέους τύπους γρήγορων πλοίων Io-Io αλλά και άλλες επιλογές σε ό,τι αφορά τα πλοία)·
 - Καινοτομιών σε λιμενικές τεχνολογίες·
 - Ειδικού εξοπλισμού και τεχνολογιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων·
 - Νέων τεχνολογικών λύσεων στις διοικητικές διαδικασίες.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής.

Προθεσμία: Έως το 2007.

3. Διάδοση συγκεκριμένων αποτελεσμάτων των έργων ΕΤΑ στις θαλάσσιες μεταφορές σε ευρύ κοινό με σαφή και κατανοητό τρόπο.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής.

Προθεσμία: Συνεχής.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 10

ΕΝΙΑΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΘΥΡΙΔΕΣ

Πρέπει να αναληφθεί η δράση σε διοικητικό επίπεδο στα κράτη μέλη και τους λιμένες για να δημιουργηθούν “ενιαίες διοικητικές θυρίδες”²⁷, οι οποίες θα απλουστεύσουν περισσότερο και θα επιταχύνουν τις διατυπώσεις που σχετίζονται με τον κατάπλου, τον απόπλου και τον εκτελωνισμό των πλοίων. Αυτό πρέπει να επιτευχθεί χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια προσώπων ή αγαθών.

Οι ενιαίες διοικητικές θυρίδες θα μπορούσαν να λάβουν διάφορες μορφές. Ο αριθμός των διαφόρων αρχών που ασχολούνται με κάθε πλοίο θα μπορούσε να περιοριστεί με την ανάθεση της διεκπεραίωσης ορισμένων διατυπώσεων σε άλλη διοικητική αρχή, τη λιμενική αρχή ή τον πράκτορα του πλοίου, όπως συμβαίνει σε ορισμένα κράτη μέλη. Επίσης, αντί να υπάρχουν διεσπαρμένες διοικητικές υπηρεσίες σε όλο το χώρο του λιμένα, ή ακόμη και σε γειτονικούς λιμένες, πρέπει να υπάρχει ένα και μόνο σημείο επαφής σε κάθε χώρο του λιμένα για την απαραίτητη διεξαγωγή των διατυπώσεων ή τουλάχιστον ένα κεντρικό γραφείο που θα δίνει πληροφορίες για τις διατυπώσεις που πρέπει να διεκπεραιωθούν, τον καλύτερο τρόπο διεκπεραίωσής τους και πού. Ούτως ή άλλως, οι έλεγχοι από διάφορους ελεγκτικούς φορείς πρέπει να συντονιστούν έτσι ώστε να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η παρεμβολή τους στις εργασίες του πλοίου.

Εκτός από την επίσπευση των διατυπώσεων για τα πλοία, αυτές οι ενιαίες διοικητικές θυρίδες θα βοηθήσουν επίσης στην επιτάχυνση των διατυπώσεων για τη σύνδεση με τις χερσαίες μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές) από και προς τον χώρο του λιμένα.

Η χρήση των ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας, όπου χρησιμοποιούνται τυποποιημένα μηνύματα, μεταξύ πλοίου και αρχών πρέπει να αναπτυχθεί επειγόντως. Η χρήση αυτή πρέπει να επεκταθεί για να καλυφθεί όλη η αλυσίδα εφοδιαστικής, όπως και οι διαδικασίες που αφορούν την ασφάλεια (βλέπε επίσης δελτία δράσης 4 και 8).

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Προώθηση της ιδέας των ενιαίων διοικητικών θυρίδων στους λιμένες για να μειωθεί, ή τουλάχιστον να συντονιστεί, ο αριθμός των διοικητικών υπηρεσιών που ασχολούνται και ελέγχουν κάθε πλοίο και για να προσφερθεί στους χρήστες του λιμένα ένα και μόνο σημείο επαφής ή γραφείο πληροφοριών για τις διοικητικές διατυπώσεις.

Αρμόδιοι παράγοντες:

Υπηρεσίες της Επιτροπής, κράτη μέλη, λιμενικές αρχές και εστιακά σημεία.

Προθεσμία: Συνεχής.

2. Εξέταση των δυνατοτήτων που προσφέρουν οι θαλάσσιες αρτηρίες (βλ. δελτίο δράσης 4) τις οποίες εισάγει η Λευκή Βίβλος για να προωθηθούν αυτές οι ενιαίες διοικητικές θυρίδες.

Αρμόδιοι παράγοντες:

Υπηρεσίες της Επιτροπής.

Προθεσμία: Έως τα τέλη του 2003.

²⁷ Οι “κεντρικές διοικητικές θυρίδες” ορισμένες φορές αποκαλούνται “ενιαία παράθυρα”.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 11

ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΖΩΤΙΚΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΣΤΙΑΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Όλα τα ναυτικά κράτη μέλη, καθώς και η Νορβηγία και η Ισλανδία έχουν ορίσει τα αποκαλούμενα Εστιακά Σημεία των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τα οποία συντίθεται από κυβερνητικούς αξιωματούχους με την ειδική αρμοδιότητα να προωθήσουν και να αναπτύξουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στα κράτη μέλη τους. Από το 1999 έχουν δημιουργήσει ένα δίκτυο σε ευρωπαϊκό επίπεδο για να καταγράφονται οι ανάγκες και να δίδονται ιδέες και λύσεις στην προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Τα Εστιακά Σημεία έχουν τακτικές συναντήσεις, όπου προεδρεύει η Επιτροπή. Η Επιτροπή εκτελεί επίσης χρέη γραμματείας στις συνεδριάσεις και παρέχει μέσω του Διαδίκτυο ένα εργαλείο (CIRCA²⁸) για την κοινοποίηση πληροφοριών και ιδεών στο μεσοδιάστημα μεταξύ συνεδριάσεων. Ενόψει της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι χώρες που πρόκειται να προσχωρήσουν δηλαδή η Εσθονία, η Λιθουανία, η Πολωνία και η Σλοβενία (και η Τουρκία ως υποψήφια χώρα) έχουν ορίσει αντίστοιχα πρόσωπα επαφής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και συμμετέχουν στο έργο της Ομάδας Εστιακών Σημείων ως παρατηρητές.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Εξασφάλιση συνεχούς συνεργασίας μεταξύ των Εστιακών Σημείων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και Επιτροπής με τη διοργάνωση τακτικών συναντήσεων και διατήρηση της ροής πληροφοριών μεταξύ συνεδριάσεων μέσω του εργαλείου στο Διαδίκτυο (CIRCA).

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής και Εστιακά Σημεία.

Προθεσμία: Συνεχής.

2. Εξασφάλιση της συμμετοχής των υποψηφίων χωρών στα εστιακά σημεία προκειμένου να προσδώσουν μεγάλη σημασία στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων από την αρχή αντί να προσδώσουν μονομερώς σημασία στις οδικές μεταφορές.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής με τα Εστιακά Σημεία και τα SPC.

Προθεσμία: Όσο το δυνατόν πιο σύντομα.

²⁸ CIRCA = Διοικητικό Κέντρο Επικοινωνιακών και Πληροφοριακών Πόρων.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 12

ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΟΡΘΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Σχεδόν όλα τα ναυτικά κράτη μέλη, καθώς και η Νορβηγία και η Πολωνία, έχουν εθνικά Κέντρα Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SPC). Τα κέντρα αυτά έχουν ως γνώμονα επιχειρησιακά συμφέροντα και προσφέρουν ένα πρακτικό εργαλείο για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε εθνικό επίπεδο. Στην ουσία είναι ανεξάρτητα των ομάδων ειδικών συμφερόντων, όπως είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες ή/και οι λιμένες, και παρέχουν συμβουλές και ενθαρρύνουν τους χρήστες των μεταφορών να χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Τα εθνικά Κέντρα έχουν ενταχθεί σήμερα στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (ESN)²⁹, το οποίο προσφέρει ένα κοινό εργαλείο για την προώθηση των συγκεκριμένων μεταφορών στην Ευρώπη. Μέσω της δικτύωσης, τα κέντρα μπορούν επίσης να ανταλλάσσουν πληροφορίες και ορθές πρακτικές και να παρέχουν πρακτικές συμβουλές για την κάλυψη και των δύο άκρων ενός δρομολογίου μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η Επιτροπή υποστηρίζει σθεναρά τα κέντρα αυτά, το έργο τους και τη δικτύωσή τους.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Εξασφάλιση ορθής λειτουργίας των Κέντρων Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και του ευρωπαϊκού δικτύου και καθοδήγηση του έργου τους με συγκεκριμένους και πρακτικούς τρόπους για να βελτιωθεί η χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Αρμόδιοι παράγοντες: Οι υπηρεσίες της Επιτροπής σε συνεργασία με τα SPC.

Προθεσμία: Συνεχής.

2. Παροχή πολιτικής, πρακτικής και χρηματοδοτικής συνδρομής στο έργο των εθνικών Κέντρων Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και του ευρωπαϊκού τους δικτύου.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής, τα εστιακά σημεία, οι εθνικές αρχές και ο κλάδος.

Προθεσμία: Για γενική στήριξη και ιδιωτική χρηματοδότηση: Συνεχής.
Για δημόσια χρηματοδοτική συνδρομή: Έως ότου τα κέντρα καταστούν αυτόνομα μέσω των συνδρομών των μελών και άλλης ιδιωτικής χρηματοδότησης.

²⁹ Βλέπε www.shortsea.info.

3. Επέκταση της γεωγραφικής κάλυψης των εθνικών Κέντρων Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων για να καλυφθούν όχι μόνο τα κράτη μέλη της ΕΕ στο πεδίο αυτό αλλά και οι χώρες που πρόκειται να προσχωρήσουν.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής, Εστιακά Σημεία και SPC.

Προθεσμία: Όσο το δυνατόν συντομότερα.

4. Παροχή και επιμερισμός της ευθύνης διατήρησης ενός εργαλείου μέσω του Δοαδικτύου (CIRCA³⁰) για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των μελών του Ευρωπαϊκού Δικτύου θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των υπηρεσιών της Επιτροπής.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής και SPC.

Προθεσμία: Συνεχής.

³⁰ Βλέπε υποσημείωση 28.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 13

ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΩΣ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Μία σημαντική δράση για να βελτιωθεί η χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι να αλλάξει η εικόνα που είχαν ως πεπαλαιωμένος και αργός τρόπος μεταφοράς στην σημερινή πραγματικότητα, η οποία είναι ένας δυναμικός κρίκος στην αλυσίδα εφοδιασμού από πόρτα σε πόρτα. Σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν εν γένει να προσφέρουν ταχύτητα, αξιοπιστία, ευελιξία, τακτικότητα, συχνότητα και ασφάλεια του εμπορεύματος σε μεγάλο βαθμό. Οι χρήστες των μεταφορών πρέπει να είναι καλύτερα ενημερωμένοι επ' αυτού όταν αποφασίζουν ποιον τρόπο μεταφοράς θα χρησιμοποιήσουν.

Για να επιτελεστεί η αλλαγή αυτή, τα δρομολόγια των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να έχουν μια σύγχρονη δυναμική εικόνα, από τη μία πλευρά, και να γνωστοποιηθούν περισσότερο, ιδίως στους αποστολείς, οι δυνατότητες που μπορούν να προσφέρουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, από την άλλη πλευρά. Αυτό εναπόκειται κυρίως στους αντίστοιχους κλάδους. Ωστόσο, μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά οι διοικήσεις και η Επιτροπή.

Υπενθυμίζεται επίσης ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δεν καλύπτουν μόνο τα εμπορεύματα αλλά διακινούν επίσης εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο στην Ευρώπη, τόσο μέσω των τακτικών γραμμών όσο και των ταξιδιών αναψυχής. Για το λόγο αυτό, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει να προσφέρουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών τόσο στους λιμένες όσο και στα πλοία.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Γνωστοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των σύγχρονων δυνατοτήτων τους μέσω της διάδοσης πληροφοριών και της συμμετοχής σε διασκέψεις, σεμινάρια και ημερίδες που θα προσελκύσουν και τους χρήστες των μεταφορών. Παροχή ουσιαστικών πόρων στις δημόσιες παρουσιάσεις

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής, εστιακά σημεία, ο κλάδος και τα SPC.

Προθεσμία: Συνεχής.

2. Προώθηση επικαιροποιημένων αντικειμενικών πληροφοριών για την πολιτική στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο κοινό μέσω του Διαδικτύου, καθώς και ανάπτυξη των ιστοθέσεων που ήδη υπάρχουν.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής³¹, Εστιακά Σημεία, SPC³².

Προθεσμία: Συνεχής.

³¹ Βλέπε υποσημείωση 14.

³² Βλέπε ιστοθέση του ESN www.shortsea.info και ιστοθέση στο εθνικό SPC (οι οποίες είναι προσβάσιμες μέσω της ιστοθέσης του ESN). Στη διεύθυνση αυτή περιλαμβάνεται επίσης συγκέντρωση των ευρωπαϊκών βάσεων δεδομένων, οι τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών και οι μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά ή πλοία.

3. Παροχή παραδειγμάτων με επιτυχή παραδείγματα ιστορίες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (καθώς και αποτυχιών για την εξαγωγή διδαγμάτων) μέσω της ιστοθέσης της Επιτροπής στο Διαδίκτυο για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Αρμόδιοι παράγοντες: Υπηρεσίες της Επιτροπής.

Προθεσμία: Συνεχής.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 14

ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Οι ευρωπαϊκές στατιστικές για το εμπόριο μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων δεν υπήρξαν αρκετά λεπτομερείς. Η Ευρωπαϊκή Οργάνωση Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) και 22 από τα μέλη της³³ παρέχουν στατιστικά δεδομένα στην Επιτροπή. Η Επιτροπή ευχαριστεί τους λιμένες αυτούς και την ESPO για το συντονισμό της έρευνας. Η μέθοδος, σύμφωνα με την οποία χρησιμοποιείται ένα δείγμα 15 ευρωπαϊκών λιμένων, είχε ήδη δοκιμαστεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 1999 και απέδειξε ότι είναι αρκετά αξιόπιστη.

Η κατάσταση θα βελτιωθεί συν τω χρόνο διότι η οδηγία του Συμβουλίου για τις στατιστικές στον τομέα της ναυτιλίας³⁴ έχουν τεθεί πλέον πλήρως σε ισχύ από το έτος 2000 (λόγω των παρεκκλίσεων που ζητήθηκαν, τα δεδομένα για το διάστημα 1997-1999 δεν είναι ολοκληρωμένα). Υπάρχουν περίπου 350 λιμένες που παρέχουν λεπτομερή δεδομένα με βάση την οδηγία. Η οδηγία μπορεί να παρέχει τα περισσότερα από τα δεδομένα που χρειάζονται για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με παροχή των δεδομένων σε επίπεδο από “πόρτα σε πόρτα”. Κατ’αίτηση των κρατών μελών, η διάδοση περιορίζεται “από τον λιμένα στην παράκτια περιοχή”. Ωστόσο, θα χρειαστούν ακόμη μερικά χρόνια ούτως ώστε η οδηγία να παρέχει σειρές δεδομένων με τις οποίες θα αναλύονται οι τάσεις.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- | | |
|----|---|
| 1. | Συλλογή στατιστικών δεδομένων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μέσω της οδηγίας για τα δεδομένα της ναυτιλίας και μέσω του ESPO εκ παραλλήλου έως ότου η οδηγία παρέχει επαρκείς χρονικές σειρές για τον καθορισμό των τάσεων και τις συγκρίσεις μεταξύ τρόπων μεταφοράς.
<u>Αρμόδιοι παράγοντες:</u> Υπηρεσίες της Επιτροπής σε συνεργασία με την ESPO και τα εστιακά σημεία
<u>Προθεσμία:</u> Έως το 2006. |
| 2. | Επέκταση της συλλογής στατιστικών πληροφοριών στις χώρες που πρόκειται να προσχωρήσουν.
<u>Αρμόδιοι παράγοντες:</u> Υπηρεσίες της Επιτροπής σε συνεργασία με την ESPO και στα εστιακά σημεία.
<u>Προθεσμία:</u> Έως το 2004. |

³³ Βλέπε υποσημείωση 3.

³⁴ Οδηγία 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 1995, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, ΕΕ L 320, 30.12.1995, σ. 25, όπως εφαρμόζεται με τις αποφάσεις της Επιτροπής 98/385/ΕΚ της 13ης Μαΐου 1998, ΕΕ L 174, 18.6.1998, σ. 1, 2000/363/ΕΚ της 28ης Απριλίου 2000, ΕΕ L 132, 5.6.2000, σ.1 και 2001/423/ΕΚ της 22ας Μαΐου 2001, ΕΕ L 151, 7.6.2001, σ. 41.

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Σχετικά με τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έως το έτος 2010³⁵ είχε εξαγγελθεί η υποβολή της παρούσας πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η πρόταση βασίζεται στα άρθρα 71 και 80 της συνθήκης.

Η Κοινότητα οφείλει να δώσει βιώσιμη λύση στα προβλήματα μεταφοράς με την οποία θα εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης στις υποδομές μεταφορών, και ιδίως των οδικών. Είναι επομένως προς το συμφέρον της να καταστήσει τη διατροφικότητα πιο ελκυστική στους χρήστες των μεταφορών.

Σήμερα, οι μεταφορείς χρησιμοποιούν πολλές μεθόδους πολυτροπικών μεταφορών :

- Οδηγοί οδικών οχημάτων εισέρχονται, μαζί με το όχημά τους, σε ειδικά εξοπλισμένα τρένα ή σε πορθμεία. Πρόκειται για συνοδευόμενη μεταφορά.
- Ειδικά σχεδιασμένα ημιρυμουλκούμενα μεταφοράς, σιδηροδρομικής ιδίως. Προς το σκοπό αυτό έχουν σχεδιασθεί ειδικές φορτάμαξες.
- Εμπορευματοκιβώτια³⁶ ή ανταλλασσόμενα αμαξώματα³⁷ προς μεταφόρτωση στον ένα ή τον άλλο τρόπο μεταφοράς.

Η παρούσα πρόταση αφορά μόνον την τελευταία περίπτωση. Η ποικιλία UCI³⁸ που υπάρχει σήμερα, ιδίως η ποικιλία των στοιχείων τους που επιτρέπουν τη διακίνηση και τη στοιβασία τους, ζημιώνουν την αποτελεσματικότητα των εργασιών μεταφόρτωσης. Πρέπει πράγματι να εξετάζεται κάθε UCI για να προσδιορισθεί ο ανάλογος τρόπος διακίνησης και να διευθετηθούν, ακόμη και να τροποποιηθούν, οι εγκαταστάσεις διακίνησης. Το ίδιο ισχύει και για τη στοιβασία τους στα οχήματα ή πλοία που θα τα μεταφέρουν. Οι μεταφορτώσεις που είναι πλέον σύνθετες και αργές δημιουργούν άσκοπα έξοδα. Είναι λοιπόν αναγκαίο να γίνουν ομοιόμορφα τα στοιχεία διακίνησης και στοιβασίας των UCI.

Η ασφάλεια αποτελεί προτεραιότητα. Οι νέες UCI πρέπει να έχουν συστήματα συναγερμού σε περίπτωση ανοίγματος τους, έτσι ώστε να μην μπορούν να εισαχθούν αδήλωτα υλικά ή να μην μπορούν να παρεισφρήσουν λαθρεπιβάτες.

Για να υπάρχει ασφάλεια και για να μειωθούν στο ελάχιστο οι κίνδυνοι για πρόσωπα και αγαθά, όλες οι UCI που χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη πρέπει υποχρεωτικά να συντηρούνται και να ελέγχονται κατά περιόδους. Υποχρεώσεις συντήρησης και περιοδικής επιθεώρησης των εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές

³⁵ COM(2001) 370, 12.9.2001.

³⁶ Εμπορευματοκιβώτιο : κιβώτιο σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, αρκετά ανθεκτικό στην επανειλημμένη χρήση που μπορεί να στοιβαχθεί το ένα επάνω στο άλλο και είναι εφοδιασμένο με στοιχεία που επιτρέπουν τη μεταφορά του από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο.

³⁷ Ανταλλασσόμενο αμαξώμα : μονάδα σχεδιασμένη για τη μεταφορά εμπορευμάτων, προσαρμοσμένη κατά το βέλτιστο τρόπο στις διαστάσεις των οδικών οχημάτων (θεμελιώδης διαφορά με τα εμπορευματοκιβώτια) και εξοπλισμένη με αρπάγες που επιτρέπουν τη μεταφορά της από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο, συνήθως από το τρένο σε οδικό όχημα και αντιστρόφως.

³⁸ UCI : διατροφική μονάδα φόρτωσης, δηλαδή εμπορευματοκιβώτιο ή ανταλλασσόμενο αμαξώμα.

απορρέουν και από τη σύμβαση CSC³⁹ που υιοθετήθηκε διεθνώς. Οι διαδικασίες εφαρμογής των μέτρων αυτών πρέπει να είναι ενιαίες.

Η Ευρώπη χρειάζεται μια βέλτιστη διατροφική μονάδα φόρτωσης, την UECI⁴⁰, η οποία να συνδυάζει τα πλεονεκτήματα του εμπορευματοκιβωτίου (ανθεκτικότητα και τη δυνατότητα στοιβασίας του) και του ανταλλασσόμενου αμαξώματος, ιδίως τη μεγαλύτερη χωρητικότητά του. Μια τέτοια UECI θα μπορεί να χρησιμοποιείται και στους τέσσερις τρόπους μεταφοράς (σιδηροδρομική, οδική, θαλάσσια και εσωτερική πλωτή μεταφορά) και θα απλουστευθεί η μεταφόρτωσή της από τον ένα τρόπο μεταφοράς σε άλλον. Για να ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις που απαιτεί η μέγιστη διατροφικότητα, πρέπει η μονάδα αυτή να μπορεί να στοιβάζεται η μία επάνω στην άλλη, η διακίνησή της να γίνεται από ψηλά και να μπορεί να μεταφέρεται δια θαλάσσης. Πρέπει να προσφέρει μέγιστο χώρο για τη μεταφορά παλετών ISO⁴¹ και να επιτρέπει τη γρήγορη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, για να μειωθεί το συνεπακόλουθο κόστος και η απώλεια χρόνου. Αυτή η UECI μπορεί να συνίσταται σε ένα πολυδύναμο εμπορευματοκιβώτιο ξηρού φορτίου που θα επιτρέπει τη μετωπική φόρτωση δύο παλετών. Το εσωτερικό ωφέλιμο πλάτος πρέπει λοιπόν να είναι τουλάχιστον 2 x 1 200 mm συν το αναγκαίο περιθώριο χειρισμού, το οποίο πρέπει να προσδιορισθεί. Το εξωτερικό πλάτος πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο μικρό, το ιδεώδες θα ήταν 2 500 mm για να ληφθούν υπόψη οι σιδηροτροχιές καθοδήγησης που έχουν ορισμένα πλοία. Ούτως ή άλλως, αυτές οι UECI πρέπει να μπορούν να μεταφέρονται οδικώς. Πρέπει επομένως να τηρηθούν οι διατάξεις της οδηγίας 96/53⁴². Υπάρχουν πολύ λίγες UCI που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις αυτές.

Τέλος, η πρόταση οδηγίας προβλέπει βασικές απαιτήσεις για την ασφάλεια προσώπων και αγαθών, τη διαλειτουργικότητα, τη διακίνηση, τη στοιβασία, την ανθεκτικότητα, τη μάζα, την κωδικοποίηση και την αναγνώριση των μονάδων, με βάση τις οποίες η Επιτροπή θα ζητήσει από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να καταρτίσουν εναρμονισμένα πρότυπα με σκοπό να δημιουργηθούν χρήσιμες παράμετροι για τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις. Μια ρυθμιστική επιτροπή, απαρτιζόμενη από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών και της Επιτροπής, θα καθορίσει τις ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας που θα αφορούν τα χαρακτηριστικά των διατροφικών μονάδων φόρτωσης που είναι αναγκαία για τη χρήση των μονάδων αυτών σε πολλούς τρόπους μεταφοράς. Οι διαδικασίες περιοδικού ελέγχου των UCI θα εγγυώνται τη συνεχή ανταπόκρισή τους στις απαιτήσεις αυτές. Το προβλεπόμενο σύστημα αποβλέπει λοιπόν σε:

- Εξασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου συντήρησης όλων των UCI που χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη, ανεξάρτητα από την ημερομηνία έναρξης χρήσης τους.
- Διευκόλυνση των εργασιών μεταφόρτωσης μεταξύ τρόπων μεταφοράς με την εναρμόνιση ορισμένων χαρακτηριστικών των στοιχείων διακίνησης και

³⁹ CSC : σύμβαση για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων, που εκδόθηκε στις 02/12/1972, άρχισε να ισχύει στις 06/09/1977 και τροποποιήθηκε το 1981, 1983, 1991 και 1993, και υπάρχει στην ιστοθέση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στο Διαδίκτυο, www.imo.org

⁴⁰ UECI : ευρωπαϊκή διατροφική μονάδα φόρτωσης.

⁴¹ Παλέτα: ξύλινη συνήθως εξέδρα που επιτρέπει εύκολη διακίνηση των εμπορευμάτων. Οι πλέον χρησιμοποιούμενες στην Ευρώπη τυποποιημένες διαστάσεις της είναι : 800 x 1 200 mm και 1 000 x 1 200 mm (ISO 6780).

⁴² Οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές.

στοιβασίας των UCI. Η οδηγία καθιστά υποχρεωτική την τήρηση των απαιτήσεων για όλες τις UCI που θα αρχίσουν να χρησιμοποιούνται 24 μήνες μετά την προθεσμία που προβλέπεται για τη μεταφορά της οδηγίας στο δίκαιο των κρατών μελών.

- Εφοδιασμό των νέων UCI με τα καλύτερα αντιπαραεισφρητικά συστήματα που υπάρχουν, ανάλογα με την εξέλιξη της τεχνικής.
- Καθορισμό της UECI, η οποία θα συνδυάζει τα πλεονεκτήματα του εμπορευματοκιβωτίου και του ανταλλασσόμενου αμαξώματος και θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις, στις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και περιοδικού ελέγχου που θα ισχύουν για κάθε νέα UCI. Η οδηγία δεν καθιστά υποχρεωτική τη χρήση της.

Μια προθεσμία τριών ετών από αποδοχή της εντολής που θα διαβιβάσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης θα αρκέσει για να εκπονηθούν σχεδόν όλα τα εναρμονισμένα πρότυπα.

Μια προθεσμία δύο ετών, από την έναρξη των εργασιών της ρυθμιστικής επιτροπής που προβλέπει η οδηγία, θα αρκέσει για να καθορισθούν οι ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας.

Οι προδιαγραφές για τα αντιπαραεισφρητικά συστήματα είναι από τη φύση τους εξελικτικού χαρακτήρα.

5. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΙΚΙΛΟΜΟΡΦΙΑΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ

1. Για να γίνουν ελκυστικές οι πολυτροπικές μεταφορές, πρέπει να είναι εύκολες και να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών. Πρέπει να προσφέρουν τουλάχιστον τα ίδια πλεονεκτήματα με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Η αλληλοσυμπλήρωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς πρέπει να ενισχυθεί και να συνδυασθούν τα πλεονεκτήματά τους στις αλυσίδες εφοδιασμού από πόρτα σε πόρτα. Οι ανταλλαγές μεταξύ τρόπων μεταφοράς πρέπει να γίνονται χωρίς διακοπή και να προσφέρουν υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας. Η ποικιλομορφία των UCI καθιστά σύνθετες τις μεταφορτώσεις.
2. Τα εμπορευματοκιβώτια που συνήθως χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη (20 και 40 ποδών) είναι σύμφωνα με τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO). Κυκλοφορούν όμως και άλλα εμπορευματοκιβώτια με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά (πλάτος, ύψος, κατασκευή, κ.λ.π.). Τα εμπορευματοκιβώτια αυτά μπορούν εν γένει να χρησιμοποιούνται και στους τέσσερις τρόπους μεταφοράς. Μπορούν να στοιβάζονται συνήθως το ένα επάνω στο άλλο και να σηκώνονται με γερανούς. Ωστόσο, δεν προσφέρουν πάντοτε βέλτιστη χωρητικότητα φόρτωσης για τις παλέτες ISO⁴³ ή δεν μπορούν να προσαρμοσθούν πλήρως στις μέγιστες διαστάσεις που υπάρχουν στις χερσαίες μεταφορές. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο δεν χρησιμοποιούνται αρκετά στις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρώπη.

⁴³ Η τυποποίηση των παλετών οδήγησε σε κάποια εναρμόνιση των διαστάσεων και της συσκευασίας των προϊόντων που κυκλοφορούν στο διεθνές εμπόριο, έτσι ώστε να χρησιμοποιούνται πλήρως οι διαστάσεις αυτές.

3. Τα ανταλλασσόμενα αμαξώματα είναι σχεδιασμένα κυρίως για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επιτρέπουν καλή χρήση της χωρητικότητας στις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, δεν προσφέρουν όμως οικονομική λύση για την εσωτερική ναυσιπλοΐα ή τις θαλάσσιες μεταφορές. Συνήθως δεν είναι δυνατόν να στοιβαχτούν το ένα επάνω στο άλλο λόγω της μικρής ανθεκτικότητας των πλευρών τους, δεν είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά τους και δεν είναι δυνατόν να σηκωθούν με γερανούς. Έχουν διάφορα χαρακτηριστικά και διαστάσεις. Η CEN έχει εκπονήσει ορισμένα ευρωπαϊκά πρότυπα για τα ανταλλασσόμενα αμαξώματα.
4. Η ποικιλία σχεδιασμού, διατάσεων και τεχνικών χαρακτηριστικών περιπλέκει τη διατροπικότητα και της στερεί τη διαλειτουργικότητα που θα επέτρεπαν οι UCI. Η διακίνηση είναι αργή διότι κάθε αμάξωμα πρέπει να αναγνωρισθεί χωριστά για να επιλεγεί η ανάλογη τεχνική. Τα ανυψωτικά μηχανήματα συχνά πρέπει να ρυθμίζονται ή να τροποποιούνται επί τούτου. Αυτό προκαλεί πρόσθετα άσκοπα έξοδα στην αλυσίδα μεταφοράς. Τα ανταλλασσόμενα αμαξώματα χρησιμοποιούνται μόνον στις οδικές ή σιδηροδρομικές μεταφορές (και, ορισμένα, στις μεταφορές Ro-Ro⁴⁴ μικρών αποστάσεων), ενώ τα εμπορευματοκιβώτια χρησιμοποιούνται κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές ή την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η κατάσταση αυτή δυσχεραίνει περισσότερο τις αποφάσεις για επενδύσεις στις UCI. Το μεταφορικό σύστημα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλο του το δυναμικό και δεν μπορεί να εξασφαλισθεί διατροπικότητα χωρίς την ύπαρξη σημείων διακοπής.

6. Η ΜΕΘΟΔΟΣ: ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗ

5. Το θέμα είναι να λυθούν τρία προβλήματα:
 - Η συνθετότητα των εργασιών διακίνησης και η έλλειψη διαλειτουργικότητας,
 - Η ανυπαρξία βέλτιστων UCI που να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλους τους τρόπους μεταφοράς,
 - Η ανάγκη να προβλεφθεί ένα ενιαίο ενισχυμένο σύστημα για τα χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων μονάδων στα πεδία που προαναφέρθηκαν, καθώς σε ό,τι αφορά την ασφάλεια εμπορευμάτων και προσώπων.
6. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να λυθούν με την εναρμόνιση ορισμένων χαρακτηριστικών των νέων UCI έτσι ώστε να καταστούν ασφαλέστερες και η διακίνησή τους να γίνεται με πιο ομοιόμορφο τρόπο και να εξασφαλισθεί έτσι καλύτερη διαλειτουργικότητα. Ο καθορισμός των χαρακτηριστικών και των επιδόσεων ενός νέου τύπου UCI: της UECI θα επιτρέψει να δημιουργηθεί μια νέα μονάδα που θα συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των εμπορευματοκιβωτίων και των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων και θα πληροί ταυτόχρονα τις προδιαγραφές και τις απαιτήσεις που θα ισχύουν για τις νέες UCI. Η Επιτροπή θα αναθέσει στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης την κατάρτιση εναρμονισμένων προτύπων και θα εκδώσει, με τη συμμετοχή των κρατών μελών, τις ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας οι οποίες θα είναι υποχρεωτικές μετά την έκδοσή τους.

⁴⁴ Ο όρος « Ro-Ro » (*Roll-on-Roll-off*) σημαίνει ότι ένα πλοίο επιτρέπει την κυλιόμενη επιβίβαση ή την αποβίβαση οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων.

6.1. Εναρμονισμένα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας των UCI

7. Οι UCI παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά. Η διακίνηση ορισμένων πρέπει να γίνεται από κάτω (παραδείγματος χάριν με περονοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα)-άλλων η διακίνηση μπορεί να γίνει από επάνω (παραδείγματος χάριν με γερανό). Οι στερεώσεις τους βρίσκονται σε διαφορετικά σημεία, όπως επίσης δεν είναι ίδια η ανθεκτικότητά τους. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να λυθούν με την καθιέρωση κοινών εναρμονισμένων χαρακτηριστικών έτσι ώστε η διακίνηση να γίνει πιο ομοιόμορφη, να διευκολυνθεί η αποθήκευση και να γίνει αποτελεσματικότερη η στοιβασία τους στα μέσα μεταφοράς.
8. Η διακίνηση των μονάδων θα είναι πιο ομοιόμορφη εάν εναρμονισθεί η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός των γωνιακών εξαρτημάτων, των ανοιγμάτων για τις αρτάνες και των υποδοχών για τις περόνες. Ορισμένοι εμπειρογνώμονες πιστεύουν ότι, εάν επιτευχθεί η ομοιομορφία αυτή, ο χρόνος διάρκειας των μεταφορτώσεων θα μειωθεί, κατά μέσο όρο, στο ήμισυ. Η εναρμόνιση των χαρακτηριστικών των ενδιάμεσων στηρίξεων, όπως των σημείων έδρασης, θα διευκόλυνε την αποθήκευση που μεσολαβεί μεταξύ μεταφορών. Ο κοινός καθορισμός των περιοχών που είναι αρκετά ανθεκτικές για να υποβαστάξουν τη μάζα της UCI κατά τη διάρκεια της μεταφοράς (περιοχές μετατόπισης του φορτίου) θα μειώσει τους κινδύνους πρόκλησης ζημιών και θα διευκόλυνε την τοποθέτηση της μονάδας. Η αποτελεσματική και ασφαλής στοιβασία των φορτίων στα οδικά οχήματα, τις σιδηροδρομικές άμαξες και τα πλοία θα μπορούσε άλλωστε να είναι πιο εύκολη εάν εναρμονισθούν οι διεπαφές με τα συστήματα στοιβασίας των φορτίων.
9. Ο ακριβής καθορισμός, σχεδιασμός και χωροθέτηση αυτών των εναρμονισμένων χαρακτηριστικών ποικίλλουν ανάλογα με τις συγκεκριμένες UCI, όπως επί παραδείγματι, ανάλογα με το μήκος τους και τη διάρθρωσή τους (αντίσταση των πλευρών, π.χ.). Η παρούσα οδηγία προβλέπει βασικές υποχρεωτικές απαιτήσεις, με βάση τις οποίες η Επιτροπή θα ζητήσει από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να καταρτίσουν εναρμονισμένα πρότυπα, ανά κλάση και κατηγορία UCI. Τα πρότυπα θα μπορούν να χρησιμοποιούνται από τους κατασκευαστές, οπότε στην περίπτωση αυτή τα προϊόντα τους θα τεκμαίρονται σύμφωνα προς τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας θα καθοριστούν με τη διαδικασία της ρυθμιστικής επιτροπής.
10. Οι εναρμονισμένες UCI θα φέρουν σήμα CE, το οποίο θα βεβαιώνει τη συμμόρφωσή τους προς τις ισχύουσες απαιτήσεις και ένα ειδικό συμπληρωματικό σύμβολο το οποίο θα διευκολύνει την αναγνώρισή τους κατά τη διάρκεια των εργασιών διακίνησης.
11. Πάντως θα εξακολουθήσει να υπάρχει κάποια διαφοροποίηση, για τους εξής δύο λόγους:
 - Από οικονομική άποψη, δεν είναι δυνατόν να απαιτηθεί να τροποποιηθούν ή να καταστούν σύμφωνες προς τα εναρμονισμένα χαρακτηριστικά οι υπάρχουσες UCI. Συνεπώς, θα υπάρχει κάποια διαφοροποίηση όσο κυκλοφορούν αυτές οι UCI. Οι παλαιές UCI προοδευτικά θα εκλείψουν πάντως από την αγορά (σε πέντε χρόνια κατά μέσο όρο τα λιγότερο ανθεκτικά ανταλλασσόμενα αμαξώματα και σε δέκα έως δέκα πέντε χρόνια τα πιο ανθεκτικά εμπορευματοκιβώτια).

- Δεν είναι δυνατόν επίσης να απαιτηθεί να είναι όλες οι UCI τόσο ανθεκτικές όσο ένα εμπορευματοκιβώτιο ISO που μπορεί να τοποθετηθεί σε στοίβες. Θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν στην αγορά «ευαίσθητα» εμπορευματοκιβώτια και ανταλλασσόμενα αμαξώματα διότι η κατασκευή τους δεν κοστίζει πολύ και είναι κατάλληλα για ορισμένες χρήσεις (π.χ. όταν δεν πρόκειται να μεταφερθούν δια θαλάσσης).

6.2. Τυποποιημένη ευρωπαϊκή διατροφική μονάδα φόρτωσης (UECI)

12. Μια UECI πρέπει να συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των εμπορευματοκιβωτίων (δυνατότητα στοιβασίας και ανύψωσής τους από επάνω, δυνατότητα μεταφοράς τους δια θαλάσσης) και των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων, ιδίως το μεγαλύτερο πλάτος τους. Για να εξασφαλισθεί μέγιστη διατροφικότητα, μια UECI πρέπει να είναι δυνατόν να μεταφέρεται ελεύθερα με όλα τα μέσα μεταφοράς και η μεταφόρτωσή της να είναι εύκολη. Μια UECI πρέπει να είναι ένα πολυδύναμο κιβώτιο για ξηρό εμπόρευμα το οποίο θα ανοίγει από το ένα άκρο, τη μια πλευρά ή από την οροφή.
13. Επειδή δεν υπάρχουν σήμερα αρκετές UCI αυτού του τύπου, η παρούσα οδηγία προβλέπει απαιτήσεις βασικές και ειδικές διαλειτουργικότητας προς το σκοπό αυτό. Με βάση τις βασικές απαιτήσεις των εναρμονισμένων προτύπων θα καταρτισθούν στη συνέχεια σχέδια προδιαγραφών από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης κατ'αίτησιν της Επιτροπής. Έχουν ήδη γίνει πολλά προς αυτή την κατεύθυνση, τόσο στην CEN όσο και στο πλαίσιο της ETA⁴⁵. Η παρούσα πρόταση βασίζεται πλήρως στις εργασίες της CEN και στην έρευνα UTI-NORM⁴⁶, οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν το υπόβαθρο των εναρμονισμένων προτύπων και των ειδικών απαιτήσεων διαλειτουργικότητας για τις εσωτερικές διαστάσεις των UECI :

⁴⁵ ETA :έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη.

⁴⁶ Η έρευνα UTI-NORM, η οποία χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου από την Επιτροπή με 179 000 €, φέρει αριθμό αναφοράς JC-98-RS.5039. Με την έρευνα αυτή έγινε απογραφή και εντοπίστηκαν οι μελλοντικές ανάγκες σε ό,τι αφορά την τυποποίηση των UCI. Η έρευνα διεξήχθη από το BIC (Διεθνές Γραφείο Εμπορευματοκιβωτίων και Διατροφικών Μεταφορών), την UIRR (Διεθνής Ένωση Εταιρειών Συνδυασμένων Σιδηροδρομικών/Οδικών Μεταφορών), ένα γερμανικό γραφείο συμβούλων (Hannoversche Konsulding für Verkehrswesen, Transporttechnik und elektronische Datenverarbeitung) και μια βρετανική επιχείρηση (Three Quays Marine Services Ltd).

Το συμπέρασμα είναι ότι ένα εμπορευματοκιβώτιο ή ένα ανταλλασσόμενο αμάξωμα που μπορεί να στοιβαχθεί το ένα επάνω στο άλλο και έχει διαστάσεις 2 550 x 2 900 x 13 600 mm θα ήταν η καλύτερη συμβιβαστική λύση για την Ευρώπη. Με αυτήν την μονάδα φόρτωσης θα γίνεται καλύτερη εκμετάλλευση των διαστάσεων και της μέγιστης χωρητικότητας που επιτρέπονται στις οδικές μεταφορές κατά το πρώτο και το τελευταίο στάδιο μιας διατροφικής μεταφοράς. Η βραχύτερη μονάδα φόρτωσης που προβλέπεται για τις σιδηροδρομικές μεταφορές (2 550 x 2 900 x 7 450 mm) θα πρόσφερε και αυτή πλεονεκτήματα : χρήση σε όλα τα επιφανειακά μέσα μεταφοράς, βελτίωση των οικονομικών όρων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και τις θαλάσσιες μεταφορές και ταυτόχρονα πλήρη συμβατότητα με τα οδικά/σιδηροδρομικά κινητά αμαξώματα, δυνατότητα στοιβασίας η μια επάνω στην άλλη, πλάτος αντίστοιχο με τις παλέτες, απλουστευμένοι τρόποι φόρτοεκφόρτωσης, βέλτιστη χρήση των επιτρεπόμενων διαστάσεων στις οδικές μεταφορές, αρκετά μικρό κόστος κατασκευής, γενικά οικονομικά πλεονεκτήματα χάρις στη μείωση της μεγάλης ποικιλίας σχήματος και διαστάσεων που υπάρχει σήμερα, συμβατότητα με τα συνηθέστερα ανυψωτικά μηχανήματα, συμβατότητα με τη σύμβαση για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων. Σύμφωνα με τη μελέτη, παρά τα προβλήματα που μπορεί να δημιουργήσει αυτός ο νέος τύπος μονάδας, ιδίως στα πλοία και τις φορτηγίδες κυψελοειδούς δομής και σε ορισμένες σιδηροδρομικές συνδέσεις, τα πλεονεκτήματά της είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματά της.

- μήκος : υπάρχουν δύο διαφορετικές εκδοχές. Η μακρά, η οποία θα επιτρέπει, ως προς το μήκος της UECI, τη φόρτωση 11 μονάδων 1,2 m με τα περιθώρια χειρισμού που χρειάζονται ενδεχομένως. Η βραχεία, η οποία θα επιτρέπει τη φόρτωση έξι τέτοιων μονάδων με τις ίδιες προϋποθέσεις. Η πρώτη επιλέγεται ως βέλτιστη για τις παλέτες ISO και για το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος στις οδικές μεταφορές. Η δεύτερη επιλέγεται διότι προσεγγίζει το μέγιστο που μπορεί να μεταφερθεί ανά ζεύγη με οδικούς συρμούς χωρίς να χρειάζονται ειδικά οχήματα (όπως βραχέα συστήματα ζεύξης). Οι δύο εκδοχές είναι επίσης κατάλληλες για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τις θαλάσσιες μεταφορές.
- πλάτος : πρέπει να επιτρέπει τη φόρτωση τριών παλετών της μιας δίπλα στην άλλη, δηλαδή 3 φορές 800 mm ή δύο παλετών κατά το μήκος τους, δηλαδή 2 φορές 1 200 mm, συν το αναγκαίο περιθώριο χειρισμού, χωρίς υπέρβαση των 2 550 mm, μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους στις οδικές μεταφορές.
- ύψος : το ύψος που επιλέχθηκε είναι 2 670 mm, διότι τα ανταλλασσόμενα αμαξώματα έχουν εν γένει ύψος 2 670 mm⁴⁷. Είναι μεγαλύτερο από τα τυποποιημένα ύψη των εμπορευματοκιβωτίων ISO 668 και 650 της σειράς 1 (2 438 mm και 2 591 mm), και προσφέρει περισσότερο χώρο. Εξάλλου, μια τέτοια μονάδα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στις σιδηροδρομικές γραμμές μεγάλων αποστάσεων με άμαξες τυποποιημένου ύψους.

14. Κάθε προσπάθεια τυποποίησης έχει τις δυσκολίες της και τους περιορισμούς της. Τα προβλήματα που θα μπορούσαν να προκύψουν από τις διαστάσεις των UECI είναι τα εξής :

- μήκος :
 - Στα πλοία και τις φορτηγίδες κυψελοειδούς δομής, πρέπει να αναπροσαρμοσθεί το μήκος των σιδηροτροχιών καθοδήγησης, γεγονός που έχει επιφέρει οριακό επακόλουθο κόστος. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν τα πλοία σχεδιάζονται για ορισμένα μήκη εμπορευματοκιβωτίων, οι απαιτήσεις που αφορούν τη δομή τους μπορούν να οδηγήσουν σε λιγότερο καλή εκμετάλλευση του χώρου φόρτωσης.
 - Η μακρά UECI δεν θα επιτρέπει πλήρη εκμετάλλευση της χωρητικότητας των σημερινών τυποποιημένων σιδηροδρομικών αμαξών.
- πλάτος :
 - Ένα εξωτερικό πλάτος άνω των 2 500 mm θα μπορούσε να δημιουργήσει προβλήματα, π.χ. σε ορισμένα πλοία κυψελοειδούς δομής, των οποίων οι κυνέλες δεν έχουν πλάτος μεγαλύτερο των 2 500 mm, πράγμα που θα απαιτούσε αναπροσαρμογή των σιδηροτροχιών καθοδήγησης. Θα μπορούσε να δημιουργηθεί απώλεια χώρου φόρτωσης σε ορισμένα πλοία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και ιδίως σε εκείνα όπου προβλέπεται η φόρτωση τεσσάρων εμπορευματοκιβωτίων ISO το ένα δίπλα στο άλλο χωρίς περιθώριο. Ωστόσο, ορισμένα πλοία επιτρέπουν ήδη τη φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων όχι ISO πλάτους 8 ποδών και 6 ιντσών (περίπου 2,59 m).

⁴⁷

Βλ. COST 339 - μικρά εμπορευματοκιβώτια, σημείο 5.2.4 της τελικής έκθεσης, 2001.

- ύψος :
 - Το σιδηροδρομικό περιτύπωμα στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν επιτρέπει ύψος μεγαλύτερο των 2 540 mm για τις UCI.
15. Η σοβαρότητα αυτών των ενδεχόμενων προβλημάτων δεν πρέπει να θεωρείται απόλυτη. Όντως, στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι βραχείες UECI θα επέτρεπαν καλύτερη εκμετάλλευση της χωρητικότητας των αμαξών. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, πολλές σημαντικές σιδηροδρομικές γραμμές που εξυπηρετούν τη σήραγγα της Μάγχης έχουν περιτύπωμα που επιτρέπει για τις UCI ύψος 2 670 mm, με ύψος του χαμηλού δαπέδου της άμαξας 1 045 mm. Στην εσωτερική ναυσιπλοΐα ή τις θαλάσσιες μεταφορές, πρέπει να σημειωθεί ότι ήδη γίνεται ενίοτε αναπροσαρμογή των σιδηροτροχιών καθοδήγησης.
16. Το κύριο ζήτημα παραμένει η δυνατότητα καλύτερης εκμετάλλευσης της χωρητικότητας των UECI από εκείνη των εμπορευματοκιβωτίων ISO για τη μεταφορά τυποποιημένων παλετών. Σε μια πρώτη προσέγγιση, οι καλύτερες επιδόσεις των UECI συνοψίζονται ως εξής :
- Ποσοστό φόρτωσης μιας μακράς UECI με ευρω-παλέτες έως 32% υψηλότερο από ένα εμπορευματοκιβώτιο ISO 40 ποδών.
 - Ποσοστό φόρτωσης μιας βραχείας UECI με ευρω-παλέτες έως 63% υψηλότερο από ένα εμπορευματοκιβώτιο ISO 20 ποδών.
17. Στην παρούσα αιτιολογική έκθεση επισυνάπτονται συγκριτικός πίνακας και σχήματα που δείχνουν τη χρήση της διαθέσιμης επιφάνειας στις οκτώ περιπτώσεις που προαναφέρθηκαν.
18. Βασισόμενη στα διαθέσιμα δεδομένα, η Επιτροπή υπολογίζει σε περίπου 25 %⁴⁸ τη μείωση του αριθμού οδικών οχημάτων που θα απαιτούνται για τη μεταφορά της ίδιας ποσότητας εμπορευμάτων εάν υποθεθεί ότι όλες οι UCI, υπό πλήρες φορτίο, αντικατασταθούν από UECI υπό πλήρες φορτίο.
19. Η UECI, για να είναι ενδιαφέρουσα για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και την εσωτερική ναυσιπλοΐα, πρέπει να είναι δυνατόν να στοιβάζεται η μια επάνω στην άλλη. Στα οχηματαγωγά πλοία, η εκμετάλλευση της χωρητικότητας μπορεί να γίνει οικονομικότερη εάν μπορούν να μεταφέρονται τουλάχιστον δύο μονάδες η μια επάνω στην άλλη. Στα πλοία Lo-Lo⁴⁹ χρησιμοποιείται υψηλότερη στοιβασία (έως 6 μονάδες σφηνωμένες υπό πλήρες φορτίο). Επίσης, για την προσωρινή αποθήκευση σε τερματικούς σταθμούς και λιμένες, η δυνατότητα στοιβασίας των UECI η μια επάνω στην άλλη προσφέρει σαφή οικονομικά πλεονεκτήματα για την εκμετάλλευση του διαθέσιμου χώρου. Όπως δείχνει το σχέδιο προτύπου prEN 13853, μια βραχεία UECI μπορεί να προσφέρει δυνατότητα στοιβασίας αντίστοιχη με εκείνη ενός εμπορευματοκιβωτίου ISO 20 ποδών. Για τις μακρές UECI πρέπει να βρεθεί αποδεκτή συμβιβαστική λύση μεταξύ δυνατότητας στοιβασίας και απόβαρου. Για το λόγο αυτό στις βασικές

⁴⁸ Βλ. υπολογισμούς και σενάρια στο παράρτημα της αιτιολογικής έκθεσης.

⁴⁹ «*Lift on lift off*» σημαίνει ότι οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης φορτώνονται με ανυψωτικά μηχανήματα.

απαιτήσεις του παραρτήματος II προβλέπεται στοιβασία σε τέσσερα επίπεδα UECI υπό πλήρες φορτίο, έτσι ώστε να μπορούν να μεταφερθούν δια θαλάσσης.

20. Υπό συγκρίσιμους όρους παραγωγής, οι UECI ίσως αποδειχθούν πιο δαπανηρές από τα εμπορευματοκιβώτια (λόγω της μεγαλύτερης διαθέσιμης επιφάνειας) και από τα ανταλλασσόμενα αμαξώματα, λόγω της ενίσχυσης των πλευρών που πιθανώς θα χρειασθεί για τη στοιβασία τους καθ' ύψος. Πάντως, η μεγαλύτερη χωρητικότητα των UECI έναντι των εμπορευματοκιβωτίων θα αντισταθμίσει σε μεγάλο βαθμό το υψηλό κόστος. Έναντι των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων, το ενδιαφέρον που παρουσιάζει η χρήση των UECI έγκειται στη μείωση του κόστους αποθήκευσης, ακόμη και του κόστους μεταφοράς όταν το μέγεθός τους επιτρέπει την καθ' ύψος στοιβασία τους κατά τη μεταφορά.
21. Ωστόσο, το κόστος μιας UECI θα εξαρτηθεί από τον αριθμό των παραγόμενων μονάδων, και άρα από την επιτυχία αυτής της πρωτοβουλίας. Η ποικιλομορφία των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων είναι απαγορευτική για την παραγωγή τους σε μεγάλες σειρές, και επομένως η εφικτή οικονομία κλίμακας θα αντισταθμίσει το επιπλέον κόστος που θα προκύψει από την ενίσχυση των πλευρών τους.
22. Οι βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος II περιέχουν τα χαρακτηριστικά και τις επιδόσεις που πρέπει να παρουσιάζει μια UECI, η οποία πρέπει επίσης να ανταποκρίνεται στα εναρμονισμένα κριτήρια του παραρτήματος I, τα οποία θα ισχύουν για όλες τις νέες UCI.
23. Η UECI θα φέρει σήμα CE που θα δείχνει τη συμμόρφωσή της προς τις απαιτήσεις και ειδική σήμανση που θα επιτρέπει την εύκολη αναγνώρισή της. Το σήμα αυτό θα τοποθετείται σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις διατάξεις που προβλέπονται στο άρθρο 8 και στα παραρτήματα IV και VII της παρούσας οδηγίας.
24. Η χρήση της UECI δεν θα είναι υποχρεωτική. Εναπόκειται στους ευρωπαίους επαγγελματίες να διαπιστώσουν τα πλεονεκτήματά της.

Το ιστορικό των εμπορευματοκιβωτίων ISO αφήνει να εννοηθεί ότι μια τέτοια UECI μπορεί να ανατρέψει, μακροπρόθεσμα, τα δεδομένα εφοδιαστικής και μεταφορών στην Ευρώπη. Στις διαστάσεις που υιοθετήθηκαν το 1964 για τη σειρά I (η μόνη που τελικά δημιουργήθηκε και ισχύει ακόμη) δεν είχαν ληφθεί υπόψη οι εργασίες τυποποίησης των μονάδων φόρτωσης (παλετών) το 1947 που κατέληξαν σε δύο μέτρα : 800 mm x 1200 mm και 1000 mm x 1200 mm. Οι εργασίες αυτές προέβλεπαν ακόμη τη δυνατότητα υιοθέτησης, μόλις θα το επέτρεπαν οι εσωτερικές διαστάσεις των νέων εμπορευματοκιβωτίων, ενός μέτρου 1200 mm x 1200 mm. Αυτές οι τρεις διαστάσεις παλετών απορρέουν από την υιοθέτηση του βασικού μέτρου συσκευασίας (400 mm x 600 mm) το οποίο επηρέασε τις διαστάσεις των επίπλων και ιδίως των ηλεκτρικών οικιακών συσκευών.

25. Τα ονομαστικά μήκη που υιοθετήθηκαν απέκλεισαν από το πρότυπο τις μονάδες που αποτελούσαν το βασικό στοιχείο του παγκόσμιου στόλου της εποχής και ο οποίος ανήκε σε επιχειρήσεις των Ηνωμένων Πολιτειών. Αναφέρεται ως παράδειγμα η SEA

LAND, η οποία διέθετε ακόμη το 1978 στόλο εμπορευματοκιβωτίων 35 ποδών ισοδύναμο προς 55 000 EVP⁵⁰.

26. Παρά τις δύο αυτές δυσκολίες, ο παγκόσμιος στόλος εμπορευματοκιβωτίων έφθασε από 0,5 σε 14,3 εκατ. EVP από τα μέσα της δεκαετίας του '70 έως τα μέσα της δεκαετίας του 2000. Τα τελευταία πέντε χρόνια, ο ετήσιος ρυθμός αύξησης είναι 9 %. Η επιτυχία του προτύπου ISO οφείλεται κυρίως στις προσπάθειες προώθησης και τις επενδύσεις των εφοπλιστών και των εταιρειών ναύλωσης. Η τυποποίηση προσέφερε ένα συνολικό και σταθερό πλαίσιο που διευκόλυνε τη λήψη αποφάσεων για επενδύσεις.

6.3. Ασφάλεια των UCI

27. Η ασφάλεια των μεταφορών και του υλικού είναι ένας από τους κύριους στόχους της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών. Πρέπει επομένως οι UCI που χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη να πληρούν αυστηρές απαιτήσεις ασφαλείας. Για να αποτραπεί κάθε κίνδυνος, πρέπει να συντηρούνται αποτελεσματικά και να υποβάλλονται σε περιοδικούς ελέγχους.
28. Το Συμβούλιο συνέστησε το 1979⁵¹ στα κράτη μέλη να επικυρώσουν τη διεθνή σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων (CSC), η οποία εκδόθηκε στις 2 Δεκεμβρίου 1972 στη Γενεύη. Η αρχική σύμβαση είχε επικυρωθεί από τα περισσότερα κράτη μέλη, οι τελευταίες όμως τροποποιήσεις της του 1993 δεν έχουν τεθεί σε ισχύ.
29. Η σύμβαση αποτελεί ένα διεθνές νομοθέτημα που αποσκοπεί στη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφαλείας για τη ζωή του ανθρώπου κατά τη μεταφορά και τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, προβλέποντας αποδεκτές εν γένει διαδικασίες δοκιμών και αντίστοιχες απαιτήσεις αντοχής. Διευκολύνει επίσης τις διεθνείς μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων προδιαγράφοντας διεθνείς και ενιαίους κανόνες ασφαλείας, ισότιμης ισχύος για όλους τους τρόπους μεταφοράς.
30. Η οδηγία προβλέπει διατάξεις όσον αφορά τη συντήρηση και τους περιοδικούς ελέγχους, τόσο για τις διεθνείς μεταφορές όσο και τις εθνικές μεταφορές. Αυτές οι απαιτήσεις δεν είναι σε αντίθεση με τις διατάξεις της CSC, οι οποίες καλύπτουν το ίδιο θέμα, έτσι ώστε να αποφευχθούν ασυμβατότητες με τις διεθνείς υποχρεώσεις των κρατών μελών.
31. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να εξαιρεθούν από την υποχρέωση συντήρησης και περιοδικού ελέγχου οι UCI και οι UECI που θα έχουν κατασκευασθεί πριν την έναρξη εφαρμογής της οδηγίας. Συνεπώς, οι υποχρεώσεις αυτές θα καλύπτουν όλες τις UCI που θα κυκλοφορούν στην Κοινότητα.
32. Η οδηγία δεν επιβάλλει στα κράτη μέλη να υπογράψουν ή να αποδεχθούν την CSC, καθόσον ενσωματώνει τις απαιτήσεις ασφαλείας και το πλαίσιο των περιοδικών ελέγχων.

⁵⁰ EVP : ισοδύναμο είκοσι ποδών, μονάδα μέτρησης που αντιστοιχεί σε ένα εμπορευματοκιβώτιο ISO μήκους 20 ποδών (6,10 m), η οποία χρησιμοποιείται για να εκφρασθεί η χωρητικότητα ή η ροή μεταφοράς.

⁵¹ Σύσταση του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 1979, για την επικύρωση της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων (CSC), ΕΕ L 125 της 22.5.1979, σ. 18.

33. Σήμερα, η ασφάλεια των μεταφορών είναι πλέον καίριο στοιχείο. Κάθε νέα UCI πρέπει να διαθέτει συστήματα συναγερμού σε περίπτωση διείσδυσης, και ιδίως ηλεκτρονική ασφάλιση, ανταποκρινόμενα στην υπάρχουσα τεχνολογία.

6.4. Διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης των UCI και περιοδικοί έλεγχοι

34. Η οδηγία προβλέπει διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης των UCI και των UECI προς τις ισχύουσες απαιτήσεις σύμφωνα με την απόφαση 93/465⁵² του Συμβουλίου. Οι διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και οι περιοδικοί έλεγχοι των UCI θα διέπονται από τις ίδιες αρχές.
35. Το σήμα βεβαίωσης της συμμόρφωσης CE προς τις απαιτήσεις εφαρμόζεται στις UCI σύμφωνα με την απόφαση 93/465/EK που προαναφέρθηκε.
36. Στις ενότητες αξιολόγησης και περιοδικού ελέγχου (παραρτήματα IV και V) λαμβάνονται υπόψη οι διεθνείς υποχρεώσεις των κρατών μελών, και ιδίως εκείνες που απορρέουν από τη σύμβαση CSC. Επίσης, λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι η συμμόρφωση αυτή συνδέεται κυρίως με το πεδίο χρήσης των μονάδων, προκειμένου να εξασφαλισθεί διαλειτουργικότητα στις μεταφορές και όχι μόνον η ελεύθερη κυκλοφορία στην κοινοτική αγορά.

7. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Άρθρο 1: το άρθρο εξαγγέλλει τον καθορισμό απαιτήσεων που πρέπει να τηρούνται, των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις αυτές και περιοδικού ελέγχου και προβλέπει την κατάρτιση εναρμονισμένων προτύπων.

Άρθρο 2: το άρθρο καθορίζει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, δηλαδή τις UCI και τις UECI. Οι αερομεταφορές αποκλείονται του πεδίου εφαρμογής.

Άρθρο 3: το άρθρο δίδει τους ορισμούς μερικών όρων που χρησιμοποιούνται στην οδηγία.

Άρθρο 4: το άρθρο προβλέπει την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των UCI και των UECI προς τις απαιτήσεις, καθώς και τη σήμανση CE και τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Άρθρο 5: το άρθρο προβλέπει τις διατάξεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των UCI και των UECI, τους περιορισμούς της και ρήτρες διασφάλισης.

Άρθρο 6: το άρθρο προβλέπει την υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν ότι οι UCI και οι UECI δεν θέτουν σε κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια των προσώπων και, ενδεχομένως, των οικόσιτων ζώων και των αγαθών. Προβλέπει επίσης το δικαίωμα παρουσίασης των UCI και UECI που δεν είναι σύμφωνες προς την οδηγία σε εμπορικές εκθέσεις και παρεμφερείς εκδηλώσεις, με κατάλληλους τρόπους.

Άρθρο 7: το άρθρο καθορίζει τις διαδικασίες σχετικά με την υποχρέωση συντήρησης και περιοδικού ελέγχου.

⁵² Απόφαση 93/465 του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1993 για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης συμμόρφωσης "CE" που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης ΕΕ L220 της 30ής Αυγούστου 1993.

Άρθρο 8: το άρθρο αφορά την σήμανση CE, τους τρόπους τοποθέτησής της, την υποχρέωση να αποφεύγεται η σύγχυση με άλλα σύμβολα και τις διατάξεις για την αντικανονική τοποθέτηση της σήμανσης. Αφορά επίσης την τοποθέτηση χωριστού συμβόλου για τις UCI και τις UECI και την τοποθέτηση των ειδικών συμβόλων περιοδικού ελέγχου.

Άρθρο 9: το άρθρο αφορά το καθεστώς εφαρμογής των βασικών και των ειδικών απαιτήσεων διαλειτουργικότητας και των εναρμονισμένων προτύπων, καθώς και τη διαδικασία δημοσίευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αφορά επίσης την αναθεώρηση των εναρμονισμένων προτύπων και τη διαδικασία σε περίπτωση που αυτά δεν πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις.

Άρθρο 10: το άρθρο αφορά τους εγκεκριμένους ή κοινοποιημένους οργανισμούς που θα ορίσουν τα κράτη μέλη για να φέρουν σε πέρας τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις και τους περιοδικούς ελέγχους των UCI και των UECI.

Άρθρο 11: το άρθρο προβλέπει τη διαδικασία τροποποίησης των παραρτημάτων I και II της οδηγίας.

Άρθρο 12: **Λόγω του πρωτίστως κανονιστικού χαρακτήρα των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής**, το άρθρο προβλέπει ρυθμιστική επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας, σύμφωνα με την απόφαση 99/468/EK του Συμβουλίου, και τις αρμοδιότητές της.

Άρθρο 13: το άρθρο αφορά την υποχρέωση των κρατών μελών να προβλέπουν κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της οδηγίας, όπως είναι ένα παράνομο σήμα ή η μη καλή συντήρηση των UCI. Οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 14: το άρθρο καθορίζει τη μέγιστη προθεσμία μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο από τα κράτη μέλη και την υποχρέωσή τους να ενημερώσουν επ'αυτού αμέσως την Επιτροπή. Καθορίζει επίσης την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής της οδηγίας.

Παράρτημα της αιτιολογικής έκθεσης

A – Υπολογισμοί καθορισμού των ΩΦΕΛΙΜΩΝ διαστάσεων των UECI

Παραδοχές υπολογισμού

- Οι UECI πρέπει να διαθέτουν εσωτερικό πλάτος που να επιτρέπει την τοποθέτηση δύο ευρωπαϊκών τη μια δίπλα στην άλλη κατά μήκος (2 x 1,2 m), ή 3 ευρωπαϊκών κατά πλάτος (3 x 0,8 m), με αρκετό περιθώριο χειρισμού.
- Σε μια πρώτη προσέγγιση την οποία θα πρέπει να επεξεργασθεί ολοκληρωμένα η CEN, για τις UECI που φορτώνονται από την πίσω πλευρά, θα εξετασθεί η περίπτωση αρμολόγησης των παλετών υπό την έννοια του μήκους της UECI, για να μειωθούν οι κίνδυνοι αστάθειας της φόρτωσης.
- Η μακρά UECI δεν πρέπει να έχει εξωτερικό μήκος άνω των 13,6 m, η δε βραχεία UECI δεν πρέπει να έχει εξωτερικό μήκος άνω των 7,82 m.
- Το εσωτερικό πλάτος των εμπορευματοκιβωτίων ISO, το οποίο είναι 2,33 m, επιτρέπει τη φόρτωση δύο σειρών παλετών, η μία κατά μήκος, η άλλη κατά πλάτος.

Μακρές UECI

Περίπτωση ευρωπαϊκών (1,2 m x 0,8 m) τοποθετούμενων ανά δύο κατά μέτωπο

Ένα εξωτερικό μήκος 13,6 m ισοδυναμεί με 17 φορές το 0,8 m. Οι πλευρές δεν μπορούν να έχουν όμως μηδενικό πάχος. Πρέπει λοιπόν να περιορισθεί σε 16 ο αριθμός των παλετών ανά σειρά.

Άρα το αναγκαίο ωφέλιμο μήκος θα είναι 12,8 m για τη μεταφορά 32 ευρωπαϊκών.

Περίπτωση ευρωπαϊκών (1,2 m x 0,8 m) τοποθετούμενων ανά τρεις κατά μέτωπο

Ένα εξωτερικό μήκος 13,6 m ισοδυναμεί με 11,33 φορές το 1,2 m. Πρέπει λοιπόν να περιορισθεί σε 11 ο αριθμός των παλετών ανά σειρά.

Άρα το αναγκαίο ωφέλιμο μήκος θα είναι 13,2 m για τη μεταφορά 33 ευρωπαϊκών.

Οι παλέτες HB (1,2 m x 1 m)

Μπορούν να τοποθετηθούν μόνον δύο κατά μέτωπο.

Ένα ωφέλιμο μήκος 13 m θα επιτρέπει τη μεταφορά 26 παλετών HB.

Συμπέρασμα

Το πιο ενδιαφέρον εσωτερικό μήκος είναι επομένως τα 13,2 m. Με αυτούς τους όρους, θα διατίθενται 400 mm για την εμπρός και την πίσω πλευρά. Από πρώτη άποψη, το περιθώριο αυτό αρκεί διότι τα εμπορευματοκιβώτια ISO αφήνουν μόνον 165 mm για όλες τις πλευρές.

Βραγείες UECI

Περίπτωση ευρωπαϊκών (1,2 m x 0,8 m) τοποθετούμενων ανά δύο κατά μέτωπο

Ένα εξωτερικό μήκος 7,82 m ισοδυναμεί με 9,775 φορές το 0,8 m. Πρέπει λοιπόν να περιορισθεί σε 9 ο αριθμός των παλετών ανά σειρά.

Αρα το αναγκαίο ωφέλιμο μήκος θα είναι 7,2 m για τη μεταφορά 18 ευρωπαϊκών.

Περίπτωση ευρωπαϊκών (1,2 m x 0,8 m) τοποθετούμενων ανά τρεις κατά μέτωπο

Ένα εξωτερικό μήκος 7,82 m ισοδυναμεί με 6,52 φορές το 1,2 m. Πρέπει λοιπόν να περιορισθεί σε 6 ο αριθμός των παλετών ανά σειρά.

Αρα το αναγκαίο ωφέλιμο μήκος θα είναι 7,2 m για τη μεταφορά 18 ευρωπαϊκών.

Οι παλέτες HB (1,2 m x 1 m)

Μπορούν να τοποθετηθούν μόνον δύο κατά μέτωπο.

Ένα ωφέλιμο μήκος 7 m θα επιτρέπει τη μεταφορά 14 παλετών HB.

Συμπέρασμα

Το πιο ενδιαφέρον εσωτερικό μήκος είναι επομένως τα 7,2 m. Με αυτούς τους όρους, θα υπάρχουν 620 mm για την εμπρός και πίσω πλευρά. Το περιθώριο αυτό, κανονικά, αρκεί διότι τα εμπορευματοκιβώτια ISO αφήνουν μόνον 108 mm για τις πλευρές αυτές.

Εμπορευματοκιβώτια ISO 40 ποδών : εσωτερικό μήκος 12 m

Πρώτη σειρά (η μεγαλύτερη διάσταση κατά πλάτος του εμπορευματοκιβωτίου) : 15 ευρωπαϊκές ή 12 παλέτες HB.

Δεύτερη σειρά : 10 παλέτες.

Σύνολο : 25 ευρωπαϊκές ή 22 παλέτες HB.

Εμπορευματοκιβώτια ISO 30 ποδών : εσωτερικό μήκος 8,931 m

Πρώτη σειρά (η μεγαλύτερη διάσταση κατά πλάτος του εμπορευματοκιβωτίου) : 11 ευρωπαϊκές ή 8 παλέτες HB.

Δεύτερη σειρά : 7 παλέτες.

Σύνολο : 19 ευρωπαϊκές ή 15 παλέτες HB.

Εμπορευματοκιβώτια ISO 20 ποδών : εσωτερικό μήκος 5,867 m

Πρώτη σειρά (η μεγαλύτερη διάσταση κατά πλάτος του εμπορευματοκιβωτίου) : 7 ευρωπαϊκές ή 5 παλέτες HB.

Δεύτερη σειρά : 4 παλέτες.

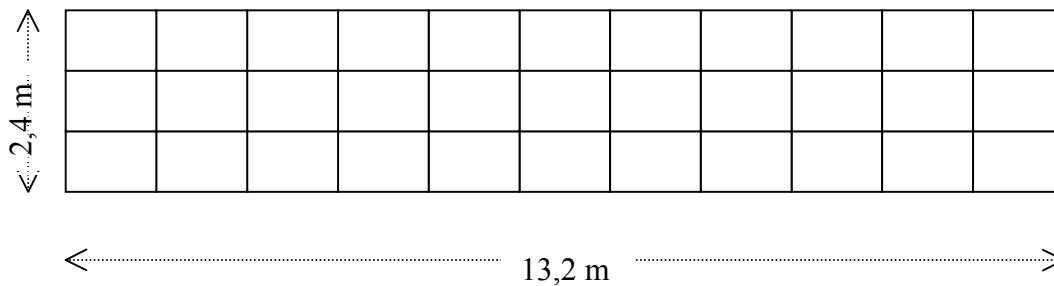
Σύνολο : 11 ευρωπαϊκές ή 9 παλέτες HB.

B - Σχήμα που δείχνει τη χρήση της χωρητικότητας των UECI και των εμπορευματοκιβωτίων

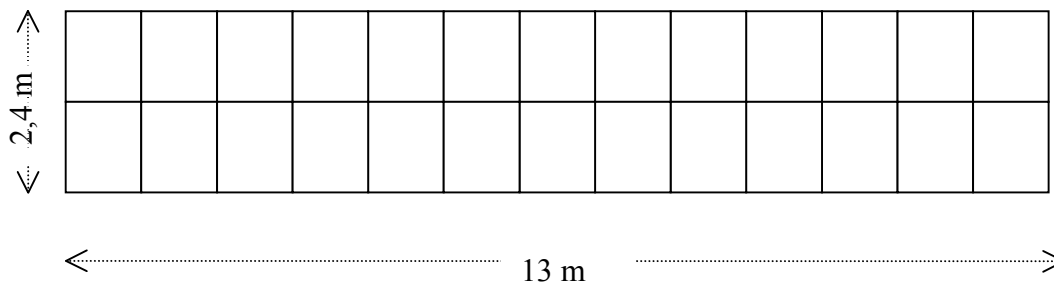
Μακρά UECI (ωφέλιμο μήκος 13,2 m)

Χρήση της εσωτερικής επιφανείας

33 ευρωπαϊκές



26 παλέτες HB

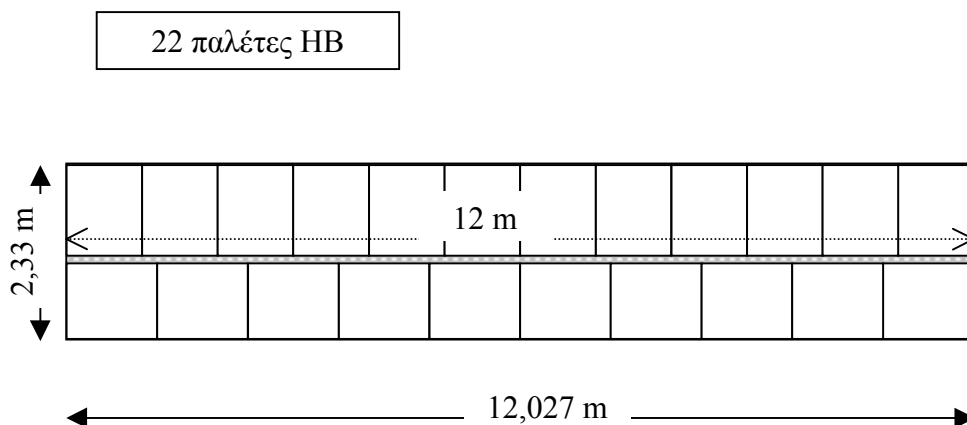
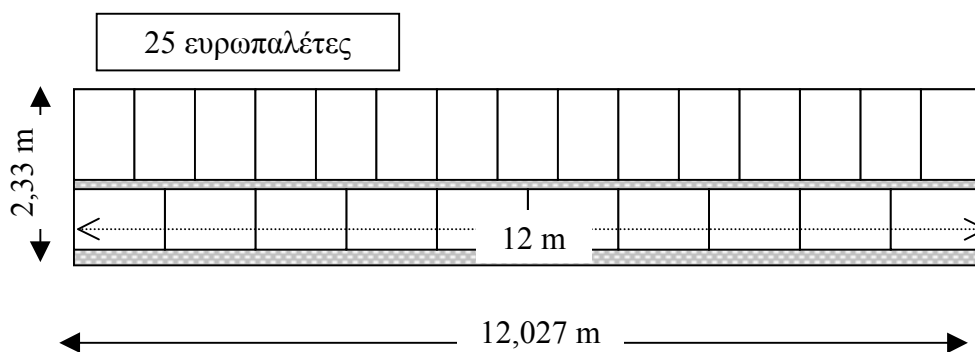


ISO 40 ποδών

Διαστάσεις εμπορευματοκιβωτίου και παλετών

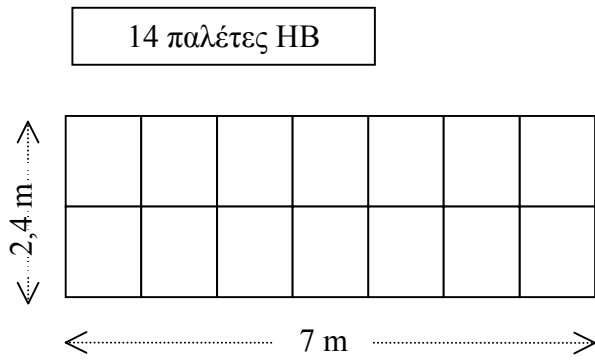
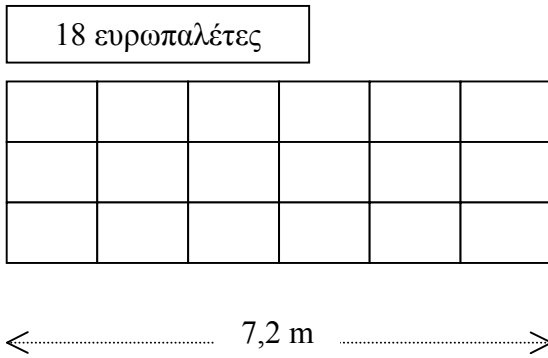
	Εμπορευματοκιβώτιο			Παλέτα	
	Εσωτερικό	Εξωτερικό	Διαφορά	ΕΕ	HB
Μήκος	12 027 mm	12 192 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Πλάτος	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Χρήση της εσωτερικής επιφανείας



Βραχεία UECI (ωφέλιμο μήκος 7,2 m)

Χρήση της εσωτερικής επιφανείας

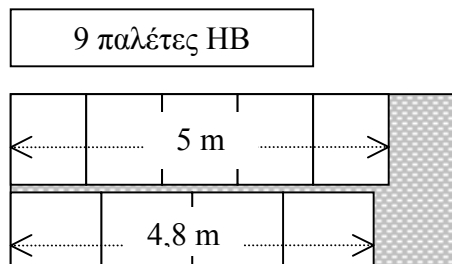
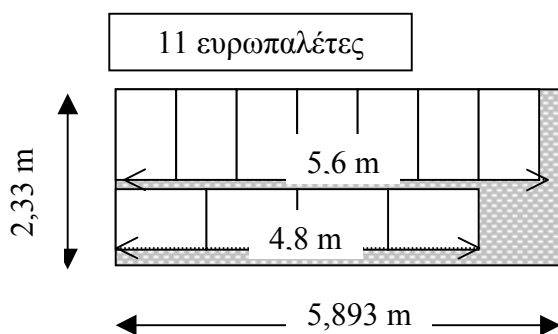


ISO 20 ποδών

Διαστάσεις εμπορευματοκιβωτίου και παλετών

	Εμπορευματοκιβώτιο			Παλέτα	
	Εσωτερικό	Εξωτερικό	Διαφορά	ΕΕ	ΗΒ
Μήκος	5 893 mm	6 058 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Πλάτος	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Χρήση της εσωτερικής επιφανείας



Συγκριτικός πίνακας

	Ευρωπαϊκές	Παλέτες HB
Βραχεία UECI : εσωτερικό μήκος 7,2 m	18	14
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ISO 20'	11	9
<i>Διαφορά UECI – ISO</i>	<i>7 (+63%)</i>	<i>5 (+ 55%)</i>
Βραχεία UECI : εσωτερικό μήκος 7,2 m	18	14
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ISO 30'	19	15
<i>Διαφορά UECI – ISO</i>	<i>-1 (- 6%)</i>	<i>-1 (- 7%)</i>
Μακρά UECI : εσωτερικό μήκος 13,2 m	33	26
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ISO 40'	25	22
<i>Διαφορά UECI – ISO</i>	<i>8 (+ 32%)</i>	<i>4 (+ 18%)</i>

Γ – Υπολογισμός του κέρδους σε οδικά οχήματα (εξυπηρέτηση λιμένων)

Τα χρησιμοποιούμενα δεδομένα είναι :

- Η σύνθεση του παγκόσμιου στόλου εμπορευματοκιβωτίων το 1999 (πηγή : AFNOR/H90B), μέρος του οποίου επιτρέπει να κατανεμηθεί σε EVP η χωρητικότητα των εμπορευματοκιβωτίων ανά τύπο : 37,18% για εκείνα των 20 ποδών, 0,1% των 30 ποδών, 61,22% των 40 ποδών και 1,5% των 45 ποδών.
- Το στατιστικό φυλλάδιο της ΓΔ Μεταφορών και Ενέργειας DG TREN, του 2000 και του 2001, το οποίο δίνει :
 - Την κυκλοφορία ανά τρόπο χερσαίας εξυπηρέτησης των λιμένων, για τα εμπορευματοκιβώτια, σε EVP, το 1996 (πίνακας 3.4.15), ήτοι περίπου 16 413 000 EVP.
 - Την οδική κυκλοφορία και άρα την εξέλιξή της από το 1996 έως το 1999.

Οι χρησιμοποιούμενες παραδοχές είναι οι εξής :

- Η εξέλιξη της οδικής εξυπηρέτησης των λιμένων, για τα εμπορευματοκιβώτια, μεταξύ 1996 και 1999 είναι ίδια με εκείνη της οδικής κυκλοφορίας, σε τονοχιλιόμετρα, τη δεδομένη περίοδο. Έτσι υπολογίζεται σε περίπου 18,78 εκατ. EVP η ποσότητα για την οποία χρησιμοποιήθηκαν οι οδικές μεταφορές για την εξυπηρέτηση των λιμένων το 1999.
- Η κατανομή της χωρητικότητας ανά τύπο εμπορευματοκιβωτίου είναι παρεμφερής, για την οδική εξυπηρέτηση των ευρωπαϊκών λιμένων, στην παγκόσμια κατανομή.

- Όλες οι UCI φορτώνονται στο μέγιστο της χωρητικότητάς τους, με ευρωπαϊκές ή παλέτες HB, χωρίς ανάμειξη των δύο τύπων.
- Τα εμπορευματοκιβώτια 20 και 30 ποδών υποκαθίστανται από βραχείες UECI, ενώ τα εμπορευματοκιβώτια 40 και 45 ποδών από μακρές UECI.

Υπολογισμοί για την οδική εξυπηρέτηση των λιμένων όσον αφορά τα εμπορευματοκιβώτια το 1999.

Εμπορευματοκιβώτια				Που επιτρέπουν τη μεταφορά	
Τύπος	% χωρητικότητας	EVP	Μονάδες	ευρωπαϊκές (1 200 x 800)	Παλέτες HB (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
Σύνολα	100 %	18.780.000	12.868.682	224.889.874	192.752.912

Δεδομένης της θεωρητικής χωρητικότητας των UECI σε παλέτες, μπορεί να προσδιορισθεί ο αριθμός των UECI κάθε αναγκαίου τύπου για τη μεταφορά των παλετών, αναλόγως του τύπου εμπορευματοκιβωτίου. Τα αποτελέσματα είναι διαφορετικά όταν πρόκειται για μεταφορά ευρωπαϊκών ή παλετών HB. Για λόγους προνοίας, θα εξετασθεί η δυσμενέστερη περίπτωση, δηλαδή ο μεγαλύτερος από τους δύο αριθμούς UECI που προκύπτουν από τους υπολογισμούς.

τύποι		Αριθμός αναγκαίων UECI για τη μεταφορά τόσων παλετών			
Εμπορευματοκιβώτια	UECI	ευρωπαϊκών	Παλετών HB	Ανώτατο όριο	κέρδος
20'	βραχεία	4.267.025	4.488.688	4.488.688	2.493.716
30'	βραχεία	13.216	13.414	13.414	-894
40'	μακρά	4.354.968	4.484.164	4.484.164	884.394
45'	μακρά	125.200	125.200	125.200	0
Σύνολα		8.760.408	9.491.467	9.491.467	3.377.215

Ο αριθμός των αναγκαίων διατροφικών μονάδων φόρτωσης θα μειωθεί από 12.868.682 σε 9 491 467, δηλαδή μείωση κατά 3.377.215. Αυτή η κατά 26 % περίπου μείωση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης θα οδηγήσει σε ίδιο ποσοστό μείωσης του αριθμού αναγκαίων οδικών οχημάτων για τον ίδιο αριθμό μεταφερόμενων τονοχλιομέτρων. Όντως, είναι πιθανό να μην κυμανθεί σημαντικά η σύνθεση των οδικών συρμών.

Η τελευταία παραδοχή είναι ότι αυτό το κέρδος, υπολογιζόμενο μόνον για την οδική εξυπηρέτηση των λιμένων, θα υπάρχει και στις υπόλοιπες οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Σχετικά με τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος, 1, και το άρθρο 80, παράγραφος 2,

τη γνώμη της Επιτροπής⁵³,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵⁴,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁵⁶,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η Κοινότητα εφαρμόζει μια πολιτική ενθάρρυνσης των βιώσιμων μεταφορών, όπως τις πολυτροπικές μεταφορές στις οποίες υπεισέρχονται οι οδικές, οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών πρέπει να ληφθούν μέτρα που θα εγγυώνται την ασφάλεια των μεταφορών.
- (2) Τα εμπορευματοκιβώτια ανταποκρίνονται εν γένει στα πρότυπα που έχει εκδώσει ο Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης, δεν προσφέρουν όμως αρκετό χώρο για βέλτιστη φόρτωση παλετών ή καλύτερη εκμετάλλευση των μέγιστων διαστάσεων που επιτρέπονται στις χερσαίες μεταφορές.
- (3) Τα ανταλλασσόμενα αμαξώματα χρησιμοποιούνται ευρέως στις οδικές ή τις σιδηροδρομικές μεταφορές αλλά δεν αρμόζουν λόγω των κατασκευαστικών χαρακτηριστικών τους για τις διατροφικές μεταφορές που περιλαμβάνουν πλωτή διαδρομή.
- (4) Οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης πρέπει να έχουν τα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας που είναι απαραίτητα για τις εργασίες μεταφόρτωσης των

⁵³ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁵⁴ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁵⁵ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁵⁶ EE C [...] της [...], σ. [...].

εμπορευμάτων από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο. Λόγω του αριθμού και της ποικιλομορφίας των μονάδων που ήδη υπάρχουν, η απαίτηση εναρμόνισης των χαρακτηριστικών διαλειτουργικότητας πρέπει να ισχύσει μόνον για τις νέες μονάδες.

- (5) Η οδηγία καθορίζει μια νέα μονάδα: την ευρωπαϊκή διατροφική μονάδα φόρτωσης, η οποία πρέπει όχι μόνον να προσφέρει βέλτιστο χώρο φόρτωσης με βάση τις διαστάσεις που επιβάλλει η ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία αλλά να έχει και τα απαιτούμενα εναρμονισμένα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας.
- (6) Στόχοι της προτεινόμενης δράσης είναι: ιδίου βαθμού εναρμόνιση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης, των διαδικασιών αξιολόγησης και περιοδικού ελέγχου, και η δημιουργία μιας ευρωπαϊκής διατροφικής μονάδας φόρτωσης. Επειδή οι στόχοι αυτοί μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά σε κοινοτικό επίπεδο και όχι από τα κράτη μέλη, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που αναφέρεται επίσης στο εν λόγω άρθρο, η οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (7) Για λόγους που συνδέονται με την ιδιαιτερότητα της αγοράς αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών, η παρούσα οδηγία δεν αφορά αυτόν τον τρόπο μεταφοράς.
- (8) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Οι ρυθμίσεις που αφορούν αυτήν την απρόσκοπτη ελεύθερη κυκλοφορία στις συναλλαγές βασίζονται στο ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985⁵⁷ για μια νέα προσέγγιση σε θέματα τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης. Η παρούσα οδηγία διαπνέεται από τις αρχές του ψηφίσματος αυτού.
- (9) Τα κράτη μέλη οφείλουν να επιτρέπουν, σύμφωνα με την απόφαση 93/465⁵⁸, την ελεύθερη κυκλοφορία στο έδαφός τους, τη διάθεση στην αγορά, τη χρήση για κάθε μεταφορά ή τη χρήση αναλόγως του προορισμού τους των διατροφικών μονάδων φόρτωσης που φέρουν την προβλεπόμενη στην οδηγία σήμανση CE και τα σύμβολα, τα οποία δείχνουν ότι πραγματοποιήθηκε ο περιοδικός έλεγχος, χωρίς να απαιτούν συμπληρωματική αξιολόγηση για λόγους σχετιζόμενους με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας ή, όσον αφορά την ευρωπαϊκή διατροφική μονάδα φόρτωσης, τη συμμόρφωση προς άλλες τεχνικές απαιτήσεις.
- (10) Είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να λαμβάνουν μέτρα, ενημερώνοντας την Επιτροπή, για να περιορίζουν ή να απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση διατροφικών μονάδων φόρτωσης, ιδίως όταν αυτές παρουσιάζουν συγκεκριμένο κίνδυνο για την ασφάλεια των προσώπων και, ενδεχομένως, των οικόσιτων ζώων ή αγαθών. Η διαδικασία πρέπει να είναι αιτιολογημένη και διαφανής.

⁵⁷ Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 7ης Μαΐου 1985, για μια νέα προσέγγιση σε θέματα τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης. ΕΕ C 136 της 04/06/1985 σ. 0001 - 0009.

⁵⁸ Απόφαση του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης συμμόρφωσης "CE" που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης *EE L 220 της 30/08/1993 σ. 0023 - 0039*.

- (11) Είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να λαμβάνουν μέτρα, ενημερώνοντας την Επιτροπή, για να περιορίζουν ή να απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση διατροφικών μονάδων φόρτωσης, όταν αυτές, αν και φέρουν τη σήμανση CE, το σύμβολο επαναξιολόγησης και το σύμβολο περιοδικού ελέγχου, δεν είναι σύμφωνες. Η διαδικασία πρέπει να είναι αιτιολογημένη και διαφανής.
- (12) Στο πλαίσιο των αρχών που προβλέπονται στο ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985, στα παραρτήματα I και II της παρούσας οδηγίας προβλέπονται βασικές απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια προσώπων και εμπορευμάτων, τη διακίνηση, τη στοιβασία, τη σταθερότητα και την αναγνώριση που είναι αναγκαίες για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης και τις ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης. Οι απαιτήσεις αυτές θα συμπληρωθούν από τις απαραίτητες ειδικές απαιτήσεις για τη διαλειτουργικότητα. Οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης πρέπει να ανταποκρίνονται σε όλες αυτές τις απαιτήσεις.
- (13) Με βάση τους στόχους της παρούσας οδηγίας και για να διευκολυνθεί η επίδειξη της συμμόρφωσης των νέων μονάδων προς τις απαιτήσεις, είναι σκόπιμο να καθιερωθούν διαδικασίες αξιολόγησης και περιοδικού ελέγχου· οι διαδικασίες αυτές πρέπει να διαμορφωθούν με βάση τη σοβαρότητα των σχετικών απαιτήσεων για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης. Πρέπει να προβλεφθεί κατάλληλη διαδικασία ή μια επιλογή μεταξύ περισσότερων ισοδύναμων διαδικασιών. Οι διαδικασίες που θα υιοθετηθούν είναι σύμφωνες με την απόφαση 93/465.
- (14) Οι νέες διατροφικές μονάδες φόρτωσης μπορούν να διατίθενται στην αγορά και να τίθενται σε χρήση μόνον εφόσον είναι σύμφωνες προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Η συμμόρφωσή τους βεβαιώνεται με τις διαδικασίες αξιολόγησης που προβλέπονται στην απόφαση 93/465, τις οποίες περιλαμβάνει το παράρτημα IV της οδηγίας.
- (15) Σκοπός του περιοδικού ελέγχου είναι να εξακριβώνεται η κατάσταση συντήρησης και ο βαθμός φθοράς των διατροφικών μονάδων φόρτωσης που είναι σύμφωνες προς τις απαιτήσεις ασφαλείας. Ο περιοδικός έλεγχος θα πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιλαμβάνει το παράρτημα V της παρούσας οδηγίας.
- (16) Οι μονάδες που αποτελούν το αντικείμενο της παρούσας οδηγίας πρέπει να φέρουν σήμανση CE, η οποία δείχνει ότι είναι σύμφωνες προς τις απαιτήσεις της. Τα σύμβολα που παραπέμπουν στα εναρμονισμένα πρότυπα των διατροφικών μονάδων φόρτωσης πρέπει να είναι διαφορετικά από εκείνα που δείχνουν ότι μια μονάδα είναι εναρμονισμένη ευρωπαϊκή διατροφική μονάδα φόρτωσης. Σε κάθε διατροφική μονάδα φόρτωσης πρέπει να επισημαίνεται ότι υποβλήθηκε με επιτυχία στον προηγούμενο περιοδικό έλεγχο ή, για τις μονάδες κάτω των πέντε ετών, ότι δεν υπόκεινται ακόμη υποχρεωτικά σε έλεγχο, και να αναγράφεται η ημερομηνία του προσεχούς ελέγχου.
- (17) Για να επιτευχθούν οι στόχοι των βασικών απαιτήσεων που προβλέπονται στα παραρτήματα I και II της παρούσας οδηγίας, είναι σκόπιμο να εκπονηθούν εναρμονισμένα πρότυπα για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης και για τις ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης. Είναι επίσης σκόπιμο να προβλεφθεί, για τις μονάδες αυτές, η έκδοση ειδικών απαιτήσεων διαλειτουργικότητας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12.
- (18) Τα εναρμονισμένα πρότυπα θα εκπονηθούν από ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης, κατόπιν εντολής της Επιτροπής. Εάν τα πρότυπα αυτά κριθούν

ανεπαρκή ως προς τους δύο τύπους απαιτήσεων που προβλέπει η οδηγία, η Επιτροπή ή το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προσφεύγει στη μόνιμη επιτροπή που προβλέπει η οδηγία 98/347ΕΚ⁵⁹ θα εκδοθούν από την Επιτροπή, η οποία επικουρείται από την επιτροπή που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία. Η επιτροπή συμβουλευεται εν ανάγκη τεχνικούς εμπειρογνώμονες.

- (19) Τα κράτη μέλη ορίζουν τους οργανισμούς ελέγχου που είναι εξουσιοδοτημένοι να διενεργούν τις διαδικασίες αξιολόγησης ή περιοδικού ελέγχου. Οφείλουν επίσης να μεριμνούν ώστε οι οργανισμοί αυτοί να είναι αρκετά ανεξάρτητοι, αποτελεσματικοί και αμερόληπτοι για να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα για τα οποία ορίστηκαν και κοινοποιήθηκαν.
- (20) Η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων που εγκρίθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη στις 2 Δεκεμβρίου 1972⁶⁰ συνδράμει σε αυτόν το στόχο ενίσχυσης της ασφάλειας των διατροφικών μονάδων φόρτωσης και των ευρωπαϊκών διατροφικών μονάδων φόρτωσης. Τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν ήδη επικυρώσει τη σύμβαση, σύμφωνα με σύσταση 79/487/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁶¹.
- (21) Είναι σκόπιμο να προβλεφθεί μια διαδικασία που θα επιτρέπει στην Επιτροπή να τροποποιεί ορισμένα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας.
- (22) Είναι σκόπιμο να προβλεφθεί μια διαδικασία που θα επιτρέπει στην Επιτροπή να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα εφόσον τα εναρμονισμένα πρότυπα δεν πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
- (23) Πρέπει να αποφασισθούν τα αναγκαία μέτρα για την έναρξη εφαρμογής της παρούσας οδηγίας σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁶².
- (24) Είναι σκόπιμο να προβλεφθούν κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασης των εθνικών διατάξεων που θα εκδοθούν κατ'εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας.
- (25) Πρέπει να ληφθούν μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πριν τη δημοσίευση των προδιαγραφών στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- (26) Είναι αναγκαίο να προβλεφθεί μια μεταβατική διάταξη που θα επιτρέπει τη διάθεση στην αγορά ή τη χρήση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης που θα κατασκευάζονται ακόμη και μετά την ημερομηνία αυτή.

⁵⁹ Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουνίου 1998 για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών. *ΕΕ*° *L 204 της 21/07/1998 σ. 0037 - 0048*.

⁶⁰ CSC : σύμβαση για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων που εκδόθηκε στις 02/12/1972, άρχισε να ισχύει στις 06/09/1977 και τροποποιήθηκε το 1981, 1983, 1991 και 1993. Διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), www.imo.org.

⁶¹ *ΕΕ L 125 της 22.5.1979, σ. 18*.

⁶² *ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23*.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1 - Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία καθορίζει βασικές απαιτήσεις και προβλέπει την έκδοση εναρμονισμένων προτύπων και ειδικών απαιτήσεων διαλειτουργικότητας για να καταστεί πιο ασφαλής η χρήση των νέων διατροφικών μονάδων φόρτωσης. Θεσπίζει επίσης απαιτήσεις και προβλέπει την έκδοση εναρμονισμένων προτύπων και ειδικών απαιτήσεων διαλειτουργικότητας για τη δημιουργία ευρωπαϊκής διατροφικής μονάδας φόρτωσης. Περιέχει υποχρεώσεις αξιολόγησης της συμμόρφωσης και συντήρησης, καθώς και διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και περιοδικού ελέγχου των μονάδων φόρτωσης που χρησιμοποιούνται στις διατροφικές μεταφορές.

Άρθρο 2 - Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:
 - α) στις διατροφικές μονάδες φόρτωσης και στις ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης που υπάρχουν κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας·
 - β) στις διατροφικές μονάδες φόρτωσης που κατασκευάζονται, διατίθενται στην αγορά, τίθενται σε κυκλοφορία ή/και χρησιμοποιούνται, οι οποίες πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος I, και τις ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 9·
 - γ) στις νέες ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης, οι οποίες πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των παραρτημάτων I και II και τις ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 9.
2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης στις μονάδες φόρτωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι οποίες χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ του εδάφους της Κοινότητας και του εδάφους τρίτης χώρας.
3. Οι αεροπορικές μεταφορές εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3 - Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

- α) « Διατροφική μονάδα φόρτωσης », είτε ένα εμπορευματοκιβώτιο είτε ένα ανταλλασσόμενο αμάξωμα·
- β) « Ευρωπαϊκή διατροφική μονάδα φόρτωσης », μια διατροφική μονάδα φόρτωσης κατασκευασμένη σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις των παραρτημάτων I και II και τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας·
- γ) « εμπορευματοκιβώτιο », ένα κιβώτιο σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, αρκετά ανθεκτικό σε επανειλημμένη χρήση, στοιβάσιμο και εφοδιασμένο με στοιχεία που επιτρέπουν τη μεταφορά του από έναν τρόπο μεταφοράς σε άλλον·

- δ) « ανταλλασσόμενο αμάξωμα », μια μονάδα σχεδιασμένη για τη μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία χρησιμοποιείται στην Ευρώπη, είναι προσαρμοσμένη κατά τον καλύτερο τρόπο στις διαστάσεις των οδικών οχημάτων και είναι εξοπλισμένη με εξαρτήματα λαβής που επιτρέπουν τη μεταφόρτωσή της από έναν τρόπο μεταφοράς σε άλλον, συνήθως σιδηροδρομικώς/οδικώς·
- ε) « εναρμονισμένο πρότυπο », μια τεχνική προδιαγραφή που έχει εκδοθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό τυποποίησης βάσει εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει η οδηγία 98/34/ΕΚ προκειμένου να καθιερωθεί μη υποχρεωτική ευρωπαϊκή απαίτηση·
- στ) « ένδειξη περιοδικού ελέγχου », το σύμβολο, το οποίο δείχνει ότι η διατροφική μονάδα φόρτωσης υποβλήθηκε σε περιοδικό έλεγχο, ή ότι πρέπει να υποβληθεί στον πρώτο περιοδικό έλεγχο, και ότι κρίθηκε σύμφωνη προς τις σχετικές απαιτήσεις· στην εν λόγω ένδειξη ορίζεται επίσης η ημερομηνία του προσεχούς ελέγχου της διατροφικής μονάδας φόρτωσης που αναφέρεται στο άρθρο 7·
- ζ) « περιοδικός έλεγχος », οι έλεγχοι προς εξακρίβωση της κατάστασης συντήρησης και ασφαλείας των διατροφικών μονάδων φόρτωσης που αναφέρονται στα σημεία α), β) και γ), σύμφωνα με τις διαδικασίες του παραρτήματος V·
- η) « Διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης », οι διαδικασίες που αναφέρονται στο παράρτημα IV·
- θ) « Κοινοποιημένος οργανισμός », ένας οργανισμός ελέγχου που έχει ορισθεί από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 10 και πληροί τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα III·

Άρθρο 4 - Αξιολόγηση της συμμόρφωσης των διατροφικών μονάδων φόρτωσης

Πριν τη διάθεση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης και των ευρωπαϊκών διατροφικών μονάδων φόρτωσης, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του οφείλει να υποβάλει την παραγωγή του σε μια από τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που περιγράφονται στο παράρτημα IV υπό τους προκαθορισμένους όρους.

Η συμμόρφωση διαπιστώνεται, με σκοπό την τοποθέτηση της σήμανσης CE στις διατροφικές μονάδες φόρτωσης:

- Είτε με εσωτερικό έλεγχο της παραγωγής με χρήση της ενότητας Α, εφόσον τηρούνται τα εναρμονισμένα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 3·
- Είτε με εσωτερικό έλεγχο της παραγωγής με χρήση της ενότητας Αα·
- Είτε έλεγχο της μονάδας (ενότητα ΣΤ)
- Είτε με τη διαδικασία πλήρους εξασφάλισης της ποιότητας (ενότητα Η).

Άρθρο 5 - Ελεύθερη κυκλοφορία, περιορισμοί και ρήτρες διασφάλισης

1. Ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να απαγορεύσει, να περιορίσει ή να παρεμποδίσει τη διάθεση στην αγορά ή τη θέση σε λειτουργία στο έδαφός του ή τη χρήση (καθώς και τη μεταφορά, την αποθήκευση, τη συντήρηση ή την εκ νέου φόρτωση), για λόγους συνδεδεμένους με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, διατροφικών μονάδων φόρτωσης οι οποίες είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας ή/και, ενδεχομένως, προς τα ισχύοντα εναρμονισμένα πρότυπα που έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* βάσει της παρούσας οδηγίας, και οι οποίες φέρουν το σήμα CE που βεβαιώνει τη συμμόρφωση αυτή, καθώς και τη σήμανση περιοδικού ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 8.
2. Τα κράτη μέλη θεωρούν σύμφωνες προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης που φέρουν το σήμα CE και είναι εφοδιασμένες με τη δήλωση συμμόρφωσης CE που προβλέπεται στο παράρτημα VII.
3. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώσει ότι μια μονάδα, όπως αυτή αναφέρεται στο άρθρο 2, που συντηρείται σωστά και χρησιμοποιείται για το σκοπό για τον οποίο προορίστηκε, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την υγεία ή/και την ασφάλεια προσώπων και, ενδεχομένως, οικόσιτων ζώων ή αγαθών, κατά τη μεταφορά της ή/και τη χρήση της, παρά το γεγονός ότι φέρει τη σήμανση CE και την ένδειξη περιοδικού ελέγχου, μπορεί να περιορίσει τη διάθεσή της στην αγορά ή τη χρήση της ή να ενεργήσει έτσι ώστε να αποσυρθεί από την κυκλοφορία. Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για το μέτρο αυτό και αιτιολογεί την απόφασή του.
4. Η Επιτροπή συμβουλεύεται τα ενδιαφερόμενα μέρη το συντομότερο δυνατόν. Εφόσον διαπιστώσει, μετά την εν λόγω διαβούλευση, ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως όλα τα κράτη μέλη. Εάν το μέτρο αποδειχθεί μη δικαιολογημένο, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος που προσέφυγε σε αυτήν, καθώς και τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα εντολοδόχο του, τον ιδιοκτήτη ή τον εγκατεστημένο στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα εντολοδόχο του ή τον κάτοχο.
5. Εφόσον μια μονάδα, όπως αυτή αναφέρεται στο άρθρο 2, αποδειχθεί μη σύμφωνη, το αρμόδιο κράτος μέλος λαμβάνει έναντι του προσώπου που τοποθέτησε τη σήμανση CE ή την ένδειξη περιοδικού ελέγχου κατάλληλα μέτρα και ενημερώνει, το συντομότερο δυνατόν, την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη.
6. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι όλα τα κράτη μέλη κρατούνται ενήμερα σχετικά με τη διεξαγωγή και το αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτής.
7. Εφόσον ένα κράτος μέλος διαπιστώσει ότι το σήμα CE ή η ένδειξη περιοδικού ελέγχου έχουν τοποθετηθεί παράνομα, ο ιδιοκτήτης ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του, υποχρεούται να θέσει τέρμα στην παραβίαση των όρων που επιβάλλει το κράτος μέλος.

Εάν συνεχισθεί η μη συμμόρφωση, το κράτος μέλος λαμβάνει όλα τα επιβαλλόμενα μέτρα για να περιορίσει ή να απαγορεύσει τη διάθεση στην αγορά, τη μεταφορά ή τη χρήση της συγκεκριμένης μονάδας, ή ενεργεί έτσι ώστε να αποσυρθεί η μονάδα από την αγορά ή την κυκλοφορία.

8. Κάθε απόφαση που λαμβάνει ένα κράτος μέλος κατ'εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας και η οποία έχει ως αποτέλεσμα να περιορισθεί η διάθεση στην αγορά, η μεταφορά ή η χρήση διατροφικών μονάδων φόρτωσης ή που επιβάλλει την απόσυρσή τους από την αγορά ή την κυκλοφορία, πρέπει να είναι επακριβώς αιτιολογημένη. Η απόφαση κοινοποιείται το συντομότερο δυνατόν στον ενδιαφερόμενο και τού υπενθυμίζονται οι τρόποι προσφυγής που διαθέτει με βάση την ισχύουσα νομοθεσία του κράτους μέλους, καθώς και οι προθεσμίες για την κατάθεση των προσφυγών αυτών.

Άρθρο 6 - Επιτήρηση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε σκόπιμο μέτρο ούτως ώστε οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχεία α) και β) να μπορούν να διατεθούν στην αγορά και σε λειτουργία μόνον εφόσον δεν θέτουν σε κίνδυνο την υγεία και την ασφάλεια προσώπων και, ενδεχομένως, οικόσιτων ζώων ή αγαθών, εφόσον τοποθετούνται και συντηρούνται σωστά και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με το σκοπό για τον οποίο προορίζονται.
2. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν θίγουν τη δυνατότητα των κρατών μελών να προδιαγράφουν, τηρουμένων των διατάξεων της συνθήκης, τις απαιτήσεις που κρίνουν αναγκαίες για να εξασφαλίζουν την προστασία των προσώπων, ιδίως, κατά τη διακίνηση των μονάδων, με την προϋπόθεση ότι αυτό δεν συνεπάγεται τροποποίηση των μονάδων αυτών ως προς την παρούσα οδηγία.
3. Τα κράτη μέλη δεν παρεμποδίζουν, ιδίως σε εμπορικές εκθέσεις, εκθέσεις και επιδείξεις, την παρουσίαση διατροφικών μονάδων φόρτωσης, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 1, μη σύμφωνων προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, με την προϋπόθεση ότι ευδιάκριτος αναρτημένος πίνακας επισημαίνει με σαφήνεια τη μη συμμόρφωσή τους, καθώς και ότι είναι αδύνατη η πώλησή τους πριν καταστούν σύμφωνες από τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του. Στις επιδείξεις, λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα ασφαλείας σύμφωνα με τις απαιτήσεις της αρμόδιας αρχής του ενδιαφερομένου κράτους μέλους για την ασφάλεια των προσώπων.

Άρθρο 7 - Συντήρηση και περιοδικός έλεγχος

1. Πριν τη λήξη του πέμπτου έτους από την κατασκευή μιας διατροφικής μονάδας φόρτωσης ή μιας ευρωπαϊκής διατροφικής μονάδας φόρτωσης, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του, ο ιδιοκτήτης της ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχός της οφείλει να την υποβάλει στον πρώτο έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 3, στοιχείο ε) σύμφωνα με μια από τις διαδικασίες που αναφέρονται στο παράρτημα V.

Για τις υπάρχουσες μονάδες, ο πρώτος έλεγχος πρέπει να πραγματοποιηθεί πριν την 1η Ιουλίου 2007 ή πριν τη λήξη του πέμπτου έτους από την κατασκευή τους.

Οι υπάρχουσες ή νέες διατροφικές μονάδες φόρτωσης, οι οποίες κυκλοφορούν στην Κοινότητα ή χρησιμοποιούνται στις μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ του εδάφους της Κοινότητας και του εδάφους τρίτης χώρας, υποβάλλονται σε περιοδικούς ελέγχους κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 24 μήνες.

2. Ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος της διατροφικής μονάδας φόρτωσης είναι υπεύθυνος για τη διατήρησή της σε καλή κατάσταση από άποψη ασφαλείας.
3. Η διατροφική μονάδα φόρτωσης φέρει ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη αναγραφή της προθεσμίας (μήνας και έτος) του επόμενου περιοδικού ελέγχου της.
4. Οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης μπορούν να υποβάλλονται σε περιοδικό έλεγχο σε οιοδήποτε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει το παράρτημα V της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 8 - Σήμανση CE και ένδειξη περιοδικού ελέγχου

1. Η σήμανση «CE» αποτελείται από τα αρχικά «CE» σύμφωνα με γραφικό, υπόδειγμα του οποίου περιέχει το παράρτημα VI.

Η σήμανση «CE» πρέπει να συνοδεύεται από τον αναγνωριστικό αριθμό του κοινοποιημένου οργανισμού που έλαβε μέρος στο στάδιο ελέγχου της παραγωγής.

2. Η σήμανση «CE» πρέπει να τοποθετείται με ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο τρόπο σε κάθε διατροφική μονάδα φόρτωσης.
3. Απαγορεύεται η τοποθέτηση στις διατροφικές μονάδες φόρτωσης και στις ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης σημάτων ικανών να παραπλανήσουν τρίτους σχετικά με τη σημασία ή το γραφικό του σήματος «CE». Επιτρέπεται η τοποθέτηση κάθε άλλης σήμανσης στις διατροφικές μονάδες φόρτωσης υπό τον όρο ότι δεν μειώνει το ευδιάκριτο και το ευανάγνωστο του σήματος «CE».
4. Παραπλεύρως του σήματος CE, είναι αναγκαίο να τοποθετείται σύμβολο σύμφωνα με γραφικό, υπόδειγμα του οποίου περιέχει το παράρτημα VII. Το σύμβολο είναι άλλο για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης και άλλο για τις ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης.
5. Στην ένδειξη του περιοδικού ελέγχου αναγράφεται η ημερομηνία κατασκευής, η ημερομηνία του προηγούμενου ελέγχου και η προθεσμία του επόμενου ελέγχου. Η ένδειξη τοποθετείται, από τον οργανισμό ελέγχου, σύμφωνα με γραφικό, υπόδειγμα του οποίου περιέχει το παράρτημα VII.

6. Αντικανονική σήμανση «CE»

α) κάθε διαπίστωση από κράτος μέλος αντικανονικής σήμανσης «CE» ή/και ένδειξης περιοδικού ελέγχου συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του, τον ιδιοκτήτη της ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του ή τον κάτοχό της την υποχρέωση να αποκαταστήσει τη συμμόρφωση του προϊόντος σε ό,τι αφορά τις διατάξεις για τη σήμανση «CE» και να ενεργήσει έτσι ώστε να παύσει η παραβίαση των όρων που έχει ορίσει το κράτος μέλος·

β) εάν συνεχισθεί η μη συμμόρφωση, το κράτος μέλος λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να περιορίσει ή να απαγορεύσει τη διάθεση του προϊόντος στην αγορά ή ενεργεί έτσι ώστε να αποσυρθεί το προϊόν από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει το άρθρο 5.

Άρθρο 9 - Προδιαγραφές και επίσημες αντιρρήσεις

1. Οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης και οι ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης που αναφέρονται στο άρθρο 1 πρέπει να πληρούν αντίστοιχα τις βασικές απαιτήσεις που περιέχουν τα παραρτήματα I και II, καθώς και τις ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, οι οποίες εκδίδονται και, ενδεχομένως, αναθεωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 12, παράγραφος 2.

Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* τις αποφάσεις για τις προς εφαρμογήν ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας.

2. Τα κράτη μέλη τεκμαίρονται ότι είναι σύμφωνες προς όλες τις σχετικές διατάξεις της παρούσας οδηγίας οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης και οι ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης οι οποίες φέρουν το σήμα CE που προβλέπεται στο άρθρο 8 και διαθέτουν τη δήλωση συμμόρφωσης που προβλέπεται στο παράρτημα VII.
3. Οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης και οι ευρωπαϊκές διατροφικές μονάδες φόρτωσης που είναι σύμφωνες προς τα εναρμονισμένα πρότυπα, των οποίων τα στοιχεία αναφοράς έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, θεωρούνται σύμφωνες προς τις βασικές απαιτήσεις και τις ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας.
4. Εφόσον ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι τα εναρμονισμένα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 δεν είναι σύμφωνα προς τις βασικές απαιτήσεις που περιέχουν τα παραρτήματα I και II ή/και και τις ειδικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, το εν λόγω κράτος μέλος ή η Επιτροπή προσφεύγει στη μόνιμη επιτροπή που έχει συσταθεί από την οδηγία 98/34/EK.

Με βάση τη γνώμη της επιτροπής, η Επιτροπή κοινοποιεί στα κράτη μέλη εάν τα αντίστοιχα πρότυπα πρέπει να αποσυρθούν ή όχι από τις δημοσιεύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

Άρθρο 10 - Κοινοποιημένοι οργανισμοί

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη τον κατάλογο των κοινοποιημένων οργανισμών που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα, τους οποίους έχουν υποδείξει για να διενεργούν τις διαδικασίες που αναφέρονται στα παραρτήματα IV και V, και για να εκτελούν τα ειδικά καθήκοντα για τα οποία υποδείχθηκαν, όπως επίσης κοινοποιούν τους αναγνωριστικούς αριθμούς που τούς έχει αποδώσει εκ των προτέρων η Επιτροπή.

Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* κατάλογο των κοινοποιημένων οργανισμών με τους αναγνωριστικούς αριθμούς τους και τα καθήκοντα για τα οποία έχουν κοινοποιηθεί. Η Επιτροπή μεριμνά για την επικαιροποίηση του καταλόγου.

2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα III προκειμένου να υποδείξουν κοινοποιημένους οργανισμούς.
3. Το κράτος μέλος που έχει κοινοποιήσει έναν οργανισμό οφείλει να ανακαλέσει την κοινοποίηση, εάν διαπιστώσει ότι ο οργανισμός αυτός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για κάθε ανάκληση κοινοποίησης.

Άρθρο 11 - Αναπροσαρμογή των παραρτημάτων

Οι τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την αναπροσαρμογή των παραρτημάτων I και II της παρούσας οδηγίας αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 12.

Άρθρο 12 - Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από ρυθμιστική επιτροπή απαρτιζόμενη από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών, της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.
3. Η επιτροπή αποφασίζει τον εσωτερικό της κανονισμό. Η Επιτροπή μπορεί να εξετάζει κάθε θέμα που τίθεται στην εφαρμογή και την πρακτική επιβολή της παρούσας οδηγίας και υποβάλλεται από τον Πρόεδρό της, με δική του πρωτοβουλία, είτε κατ' αίτησιν κράτους μέλους.

Άρθρο 13 - Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν καθεστώς κυρώσεων για τις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων που εκδίδονται κατ' εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλίσουν την εκτέλεση των κυρώσεων αυτών. Οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις σχετικές διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας και την ενημερώνουν το συντομότερο δυνατόν για κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

Άρθρο 14 - Θέση σε εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2005. Ενημερώνουν αμέσως επ' αυτού την Επιτροπή.
2. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις μεριμνούν ώστε αυτές να περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από τέτοια παραπομπή. Τα κράτη μέλη αποφασίζουν τον τρόπο παραπομπής.
3. Οι διατάξεις του άρθρου 4 δεν εφαρμόζονται στις διατροφικές μονάδες φόρτωσης που έχουν κατασκευασθεί πριν την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 ημερομηνία και τέθηκαν σε κυκλοφορία το αργότερο εντός έξι μηνών μετά την ημερομηνία αυτή.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 16

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Βασικές απαιτήσεις για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης

Για να διευκολυνθεί η διακίνηση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης μεταξύ δύο τρόπων μεταφοράς και για να ευνοηθεί η διατροφικότητα στις μεταφορές εν γένει, οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης πρέπει να ανταποκρίνονται, ανάλογα με την κλάση και την κατηγορία τους, στις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν παράρτημα. Οι απαιτήσεις αυτές εγγυώνται μέγιστη διαλειτουργικότητα των διατροφικών μονάδων φόρτωσης μεταξύ οδικών, σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών.

Ασφάλεια προσώπων και εμπορευμάτων:	<p>Τήρηση των ισχυουσών διατάξεων της ‘Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων’ που συνήφθη στη Γενεύη στις 2 Δεκεμβρίου 1972.</p> <p>Ελαχιστοποίηση των κινδύνων πρόκλησης ζημίας εντός του ιδίου τρόπου μεταφοράς και μεταξύ δύο τρόπων μεταφοράς.</p> <p>Εφοδιασμός κάθε νέας διατροφικής μονάδας φόρτωσης με αντιπαραεισφρητικό σύστημα, παραδείγματος χάριν ηλεκτρονικό σύστημα ασφάλισης τεχνολογικά εξελιγμένο.</p>
Διακίνηση :	Αποτελεσματική διακίνηση, μεταξύ άλλων με εξαρτήματα διακίνησης προσαρμοσμένα στα εμπορευματοκιβώτια ISO.
Στοιβασία :	Αποκατάσταση συμβατότητας των διεπαφών διακίνησης για τους τέσσερις τρόπους μεταφοράς.
Ανθεκτικότητα :	<p>Οι UCI δεν πρέπει να υφίστανται ρωγμές ή να ανοίγουν σε περίπτωση τυχαίας πτώσης.</p> <p>Οι UCI πρέπει να μπορούν υφίστανται τις τρέχουσες κρούσεις κατά τη διακίνηση χωρίς ζημία ικανή να οδηγήσει στην μη τοποθέτηση της ένδειξης περιοδικού ελέγχου.</p>
Κωδικοποίηση και αναγνώριση των μονάδων :	Χρήση της ηλεκτρονικής κωδικοποίησης και αναγνώρισης εξελιγμένης τεχνολογίας.

Οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές πρέπει να πληρούν όσα προδιαγράφει η οδηγία 96/53.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Βασικές απαιτήσεις για την ευρωπαϊκή διατροφική μονάδα φόρτωσης

Η ευρωπαϊκή διατροφική μονάδα φόρτωσης είναι η ιδεώδης μονάδα φόρτωσης για τη μεταφορά διαφόρων ξηρών εμπορευμάτων μέσω των οδικών, σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Εκτός από τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, οι οποίες ισχύουν για όλες τις νέες διατροφικές μονάδες φόρτωσης, οι UECI πρέπει να ικανοποιούν τις κάτωθι συμπληρωματικές απαιτήσεις

Βάρος και διαστάσεις :	Τήρηση των διατάξεων της οδηγίας 96/53/ΕΚ ⁶³ .
Τύπος :	Πολυδύναμο αμάξωμα για ξηρά φορτία
Εσωτερικό μήκος :	Θα επιτρέπει την κατά μήκος τοποθέτηση αντίστοιχα: <ul style="list-style-type: none">• 11 μονάδων των 1200 mm, στη μακρά έκδοση• 6 μονάδων των 1200 mm, στη βραχεία έκδοση με πρόβλεψη των αναγκαίων περιθωρίων χειρισμού.
Εσωτερικό πλάτος :	Θα επιτρέπει την τοποθέτηση δύο ευρωπαϊκών (1200 x 800 mm) ή δύο παλετών HB (1200 x 1000 mm) κατά το μήκος τους (άρα 2x1200 mm) ή τρεις ευρωπαϊκές κατά το πλάτος τους (άρα 3 x 800 mm) τη μία δίπλα στην άλλη αφήνοντας αρκετό περιθώριο χειρισμού.
Εξωτερικό ύψος :	2670 mm
Αντοχή κατασκευής :	Το έγγραφο αναφοράς για τις τιμές αντοχής είναι η σειρά προτύπων ISO 1496, ενδεχομένως. <ul style="list-style-type: none">- Ικανότητα στοιβασίας μακρών μονάδων υπό φορτίο σε τέσσερα αλληπάλληλα επίπεδα ικανών να μεταφερθούν δια θαλάσσης.- Ικανότητα στοιβασίας των βραχέων μονάδων υπό φορτίο αντίστοιχη των εμπορευματοκιβωτίων ISO των 20 ποδών.- Φόρτιση διατηρήσεως επαρκής για τη μεταφορά μονάδων με τον προαναφερθέντα αριθμό επιπέδων στοιβασίας, για ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.- Ικανότητα ανύψωσής τους από επάνω.

⁶³ EE L 235, 17.9.1996, σ. 59.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Ελάχιστα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται για την υπόδειξη των κοινοποιημένων οργανισμών που αναφέρονται στο άρθρο 10

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό του που είναι επιφορτισμένο να εκτελεί τις εργασίες αξιολόγησης και ελέγχου δεν μπορούν να είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής, ο εγκαταστάτης ή ο χρήστης των διατροφικών μονάδων φόρτωσης που ελέγχει ο οργανισμός αυτός, ούτε ο εντολοδόχος ενός εξ αυτών. Δεν μπορούν να παρεμβαίνουν απευθείας στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία ή τη συντήρηση των μονάδων αυτών, ούτε να εκπροσωπούν τα μέρη που συμμετέχουν στις δραστηριότητες αυτές. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ κατασκευαστή και κοινοποιημένου οργανισμού.
2. Ο οργανισμός και το προσωπικό του πρέπει να πραγματοποιούν τις αξιολογήσεις και τις εξακριβώσεις με τη μεγαλύτερη δυνατή επαγγελματική ακεραιότητα και τεχνική επάρκεια και να είναι απαλλαγμένοι από κάθε πίεση και παρότρυνση, ιδίως χρηματοοικονομικής φύσεως, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου, ιδίως από άτομα ή ομάδες ατόμων που έχουν κάποιο συμφέρον από τα συμπεράσματα των ελέγχους.
3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα μέσα για να φέρει σε πέρας με ορθό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των ελέγχων ή των επιθεωρήσεων· πρέπει επίσης να έχει πρόσβαση στους απαραίτητους εξοπλισμούς για να διενεργεί εξαιρετικές εξακριβώσεις.
4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:
 - καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
 - ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων που σχετίζονται με τους ελέγχους που πραγματοποιεί και επαρκή σχετική πείρα,
 - την απαιτούμενη ικανότητα σύνταξης βεβαιώσεων, πρακτικών και εκθέσεων που συνιστούν το πρακτικό αποτέλεσμα των πραγματοποιούμενων ελέγχων.
5. Η ακεραιότητα του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να είναι εγγυημένη. Οι αμοιβές του προσωπικού δεν πρέπει να αποτελούν συνάρτηση ούτε του αριθμού των ελέγχων που πραγματοποιεί ούτε των αποτελεσμάτων τους.
6. Ο οργανισμός πρέπει να έχει συνάψει ασφάλιση αστικής ευθύνης, εκτός εάν την ευθύνη αυτή καλύπτει το κράτος σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή εάν πραγματοποιεί τους ελέγχους απευθείας το κράτος μέλος.
7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο όλων όσων του γνωστοποιούνται κατά την άσκηση των καθηκόντων του (όχι όμως έναντι των αρμοδίων διοικητικών αρχών του κράτους όπου ασκεί τις δραστηριότητές του) στο πλαίσιο της οδηγίας ή άλλης διάταξης εσωτερικού δικαίου που θέτει σε εφαρμογή την οδηγία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Μια διατροφική μονάδα φόρτωσης πρέπει να υποβληθεί, κατ'επιλογήν του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του, σε μια από τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στο άρθρο 6 και ορίζονται στη συνέχεια στο παρόν παράρτημα:

- Είτε με εσωτερικό έλεγχο της παραγωγής με χρήση της ενότητας Α, εφόσον τηρούνται τα εναρμονισμένα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 3·
- Είτε με εσωτερικό έλεγχο της παραγωγής με χρήση της ενότητας Αα·
- Είτε έλεγχο της μονάδας (ενότητα ΣΤ)
- Είτε με τη διαδικασία πλήρους εξασφάλισης της ποιότητας (ενότητα Η).

Ενότητα Α (εσωτερικός έλεγχος της παραγωγής)

1. Η ενότητα περιγράφει τη διαδικασία με την οποία ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του, ο οποίος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο μέρος 2, εξασφαλίζει και δηλώνει ότι οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης ανταποκρίνονται στις σχετικές απαιτήσεις της οδηγίας. Ο κατασκευαστής, ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του, πρέπει να τοποθετεί το κατάλληλο σήμα σε όλες τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης και να συντάσσει γραπτή δήλωση συμμόρφωσης.
2. Ο κατασκευαστής συντάσσει τον τεχνικό φάκελο που περιγράφεται στο σημείο 3. Ο κατασκευαστής, ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του, διατηρεί το φάκελο αυτόν στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών για λόγους επιθεώρησης επί διάστημα δέκα ετών από την τελευταία ημερομηνία κατασκευής της τελευταίας διατροφικής μονάδας φόρτωσης. Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο εντολοδόχος του δεν είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα, υπεύθυνος για τη διατήρηση του τεχνικού φακέλου στη διάθεση των αρμοδίων αρχών είναι το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για τη διάθεση της διατροφικής μονάδας φόρτωσης στην κοινοτική αγορά.
3. Η τεχνική τεκμηρίωση πρέπει να επιτρέπει την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των διατροφικών μονάδων φόρτωσης προς τις σχετικές απαιτήσεις της οδηγίας. Πρέπει να καλύπτει, εφόσον είναι αναγκαίο για την αξιολόγηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των διατροφικών μονάδων φόρτωσης και να περιλαμβάνει:
 - γενική περιγραφή των διατροφικών μονάδων φόρτωσης,
 - τα σχέδια μελέτης και κατασκευής, καθώς και τα σχεδιαγράμματα των δομικών στοιχείων, των υποσυνόλων, των κυκλωμάτων κ.α.,
 - τις αναγκαίες περιγραφές και επεξηγήσεις για την κατανόηση των ανωτέρω σχεδίων και σχεδιαγραμμάτων και της λειτουργίας του προϊόντος,
 - περιγραφή των λύσεων για την ικανοποίηση των απαιτήσεων της οδηγίας,

- τα αποτελέσματα των σχεδιαστικών υπολογισμών, των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν, κ.α.,
 - τις εκθέσεις δοκιμών.
4. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του φυλάσσει μαζί με την τεχνική τεκμηρίωση αντίγραφο της δήλωσης συμμόρφωσης.
 5. Ο κατασκευαστής οφείλει να λαμβάνει όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία ώστε η διαδικασία παραγωγής να οδηγεί στην κατασκευή διατροφικών μονάδων φόρτωσης ανταποκρινόμενων στις απαιτήσεις της τεχνικής τεκμηρίωσης που αναφέρεται στο μέρος 2 και στις απαιτήσεις της ισχύουσας οδηγίας.

Ενότητα Αα (εσωτερικός έλεγχος της κατασκευής με επιτήρηση της τελικής επαλήθευσης)

Εκτός από τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην ενότητα Α, εφαρμόζονται οι κάτωθι διατάξεις.

Η τελική επαλήθευση υπόκειται σε επιτήρηση υπό μορφή αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων από τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει ο κατασκευαστής.

Στις επιθεωρήσεις αυτές, ο κοινοποιημένος οργανισμός οφείλει:

- Να βεβαιωθεί ότι ο κατασκευαστής βαίνει όντως προς την τελική επιθεώρηση,
- Να λαμβάνει προς έλεγχο δείγματα διατροφικών μονάδων φόρτωσης από τις εγκαταστάσεις κατασκευής ή προσωρινής αποθήκευσης. Ο κοινοποιημένος οργανισμός εκτιμά τον αριθμό δειγματοληπτικών μονάδων και εάν πρέπει να υποβάλει ή να υποβληθούν όλες ή μέρος των μονάδων αυτών σε τελική επιθεώρηση.

Στην περίπτωση που μια ή περισσότερες διατροφικές μονάδες φόρτωσης δεν είναι σύμφωνες, ο κοινοποιημένος οργανισμός λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα.

Ο κατασκευαστής τοποθετεί τον αριθμό αναγνώρισης του κοινοποιημένου οργανισμού, υπ' ευθύνη του οργανισμού, σε κάθε διατροφική μονάδα φόρτωσης.

Ενότητα ΣΤ (Εξακρίβωση ανά μονάδα)

1. Η ενότητα περιγράφει τη διαδικασία με την οποία ο κατασκευαστής βεβαιώνει και δηλώνει ότι η διατροφική μονάδα φόρτωσης, για την οποία χορηγήθηκε η βεβαίωση που αναφέρεται στο σημείο 4.1, είναι σύμφωνη προς τις σχετικές απαιτήσεις της οδηγίας. Ο κατασκευαστής, ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του, τοποθετεί τη σήμανση σε κάθε διατροφική μονάδα φόρτωσης και συντάσσει δήλωση συμμόρφωσης.
2. Η αίτηση εξακρίβωσης ανά μονάδα υποβάλλεται από τον κατασκευαστή σε κοινοποιημένο οργανισμό της επιλογής του. Η αίτηση περιλαμβάνει:
 - το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του κατασκευαστή και τον τόπο όπου βρίσκεται η διατροφική μονάδα φόρτωσης,

- γραπτή δήλωση ότι δεν έχει υποβληθεί ίδια αίτηση σε άλλο κοινοποιημένο οργανισμό,
 - τεχνικό φάκελο.
3. Ο τεχνικός φάκελος επιτρέπει αξιολόγηση της συμμόρφωσης της διατροφικής μονάδας φόρτωσης προς τις αντίστοιχες απαιτήσεις της οδηγίας και περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία της μονάδας. Ο τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει:
- γενική περιγραφή της συγκεκριμένης μονάδας,
 - σχέδια μελέτης και κατασκευής, καθώς και διαγράμματα των δομικών στοιχείων, υποσυνόλων, κυκλωμάτων κ.λπ.,
 - τις αναγκαίες περιγραφές και εξηγήσεις για την κατανόηση των προαναφερομένων σχεδίων και διαγραμμάτων και της λειτουργίας της συγκεκριμένης μονάδας,
 - τα αποτελέσματα των υπολογισμών σχεδιασμού, των διενεργηθέντων ελέγχων κ.λπ.,
 - τις εκθέσεις δοκιμών,
 - τα κατάλληλα στοιχεία για την πρόκριση των διεργασιών κατασκευής και ελέγχου, καθώς και για τα προσόντα ή εγκρίσεις του αρμόδιου προσωπικού.
4. Ο κοινοποιημένος οργανισμός εξετάζει το σχεδιασμό και την κατασκευή κάθε διατροφικής μονάδας φόρτωσης και διεξάγει κατά τη διάρκεια της παραγωγής τις κατάλληλες δοκιμές για να πιστοποιήσει τη συμμόρφωσή της προς τις αντίστοιχες απαιτήσεις της οδηγίας.
- 4.1. Ο κοινοποιημένος οργανισμός τοποθετεί τον αναγνωριστικό αριθμό του ή αναθέτει την τοποθέτησή του σε κάθε διατροφική μονάδα φόρτωσης και συντάσσει βεβαίωση συμμόρφωσης για τις πραγματοποιηθείσες δοκιμές. Η βεβαίωση φυλάσσεται επί 10 έτη.
- 4.2. Ο κατασκευαστής, ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του, μεριμνά ώστε να είναι σε θέση να παρουσιάζει, εφόσον του ζητηθεί, τη δήλωση και τη βεβαίωση συμμόρφωσης που χορήγησε ο κοινοποιημένος οργανισμός.
- Ειδικότερα ο κοινοποιημένος οργανισμός:
- Εξετάζει τον τεχνικό φάκελο όσον αφορά σχεδιασμό και τις διαδικασίες κατασκευής,
 - Αξιολογεί τα χρησιμοποιούμενα υλικά όταν αυτά δεν είναι σύμφωνα προς τις εφαρμοστέες διατάξεις της οδηγίας και επαληθεύει το πιστοποιητικό που έχει χορηγήσει ο κατασκευαστής των υλικών,
 - Εγκρίνει τους μόνιμα ακολουθούμενους τρόπους συναρμολόγησης των τεμαχίων που συνθέτουν τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης,

- Επαληθεύει τις προκρίσεις ή εγκρίσεις,
- Πραγματοποιεί τελική εξέταση, διεξάγει τη δοκιμασία ή αναθέτει τη διεξαγωγή της και εξετάζει, ενδεχομένως, τα συστήματα ασφαλείας.

Ενότητα Η (Πλήρης διασφάλιση ποιότητας)

1. Η ενότητα περιγράφει τη διαδικασία κατά την οποία ο κατασκευαστής ο οποίος πληροί τις υποχρεώσεις της παραγράφου 2 βεβαιώνει και δηλώνει ότι τα θεωρούμενα προϊόντα πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας που ισχύουν γι' αυτά. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του τοποθετεί τη σήμανση "CE" σε κάθε προϊόν και συντάσσει γραπτή δήλωση συμμόρφωσης. Η σήμανση "CE" συνοδεύεται από το αναγνωριστικό σύμβολο του κοινοποιημένου οργανισμού που είναι υπεύθυνος για την επιτήρηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4.
2. Ο κατασκευαστής εφαρμόζει εγκεκριμένο σύστημα ποιότητας για το σχεδιασμό, την κατασκευή, την τελική επιθεώρηση και τη δοκιμή των προϊόντων, όπως ορίζεται στην παράγραφο 3, και υπόκειται σε επιτήρηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4.
3. Σύστημα ποιότητας
- 3.1. Ο κατασκευαστής υποβάλλει σε κοινοποιημένο οργανισμό αίτηση αξιολόγησης του συστήματος ποιότητας που ακολουθεί.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

- όλες τις σχετικές πληροφορίες για την προβλεπόμενη κατηγορία προϊόντων,
- τον φάκελο του συστήματος ποιότητας.

- 3.2. Το σύστημα ποιότητας πρέπει να διασφαλίζει τη συμμόρφωση των προϊόντων προς τις απαιτήσεις της οδηγίας που ισχύουν γι' αυτά.

Όλα τα στοιχεία, απαιτήσεις και διατάξεις που εφαρμόζει ο κατασκευαστής πρέπει να περιέχονται, με συστηματικό και τακτικό τρόπο, σε φάκελο, υπό μορφή γραπτών μέτρων, διαδικασιών και οδηγιών. Ο φάκελος αυτός του συστήματος ποιότητας επιτρέπει την ενιαία ερμηνεία των διαδικαστικών και ποιοτικών μέτρων όπως προγράμματα, σχέδια, εγχειρίδια και φάκελοι ποιότητας.

Ο φάκελος περιέχει ιδίως κατάλληλη περιγραφή:

- των ποιοτικών στόχων, του οργανογράμματος, των ευθυνών και των αρμοδιοτήτων των στελεχών όσον αφορά το σχεδιασμό και την ποιότητα των προϊόντων,
- των προδιαγραφών τεχνικού σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων που εφαρμόζονται και, σε περιπτώσεις όπου τα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 5 δεν εφαρμόζονται πλήρως, των μέσων που θα χρησιμοποιηθούν ώστε να διασφαλίζεται ότι τηρούνται οι βασικές απαιτήσεις της οδηγίας που ισχύουν για τα προϊόντα,

- των τεχνικών ελέγχου και επαλήθευσης του σχεδιασμού, των διαδικασιών και συστηματικών δραστηριοτήτων που θα χρησιμοποιούνται κατά το σχεδιασμό των προϊόντων όσον αφορά την καλυπτόμενη κατηγορία προϊόντων,
- των αντίστοιχων τεχνικών κατασκευής, ποιοτικού ελέγχου και διασφάλισης της ποιότητας, των συστηματικών διαδικασιών και δραστηριοτήτων που θα εφαρμόζονται,
- των εξετάσεων και των δοκιμών που θα διεξάγονται πριν, κατά και μετά την κατασκευή, και της συχνότητας διεξαγωγής τους,
- των φακέλων ποιότητας, όπως τις εκθέσεις επιθεώρησης και τα στοιχεία δοκιμών και βαθμονόμησης, τις εκθέσεις προσόντων του αρμόδιου προσωπικού κ.λπ.,
- των μέσων επιτήρησης που επιτρέπουν να ελέγχεται η επίτευξη της επιθυμητής ποιότητας σχεδιασμού και προϊόντων και η αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος ποιότητας.

3.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός αξιολογεί το σύστημα ποιότητας για να διαπιστώσει αν ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.2 και τεκμαίρει ότι τα συστήματα ποιότητας στα οποία εφαρμόζεται το αντίστοιχο εναρμονισμένο πρότυπο ανταποκρίνονται προς τις απαιτήσεις αυτές.

Ο τεχνικός φάκελος πρέπει να επιτρέπει αξιολόγηση της συμμόρφωσης των διατροφικών μονάδων φόρτωσης προς τις σχετικές απαιτήσεις της οδηγίας. Καλύπτει, εφόσον χρειάζεται για την αξιολόγηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των διατροφικών μονάδων φόρτωσης και περιλαμβάνει:

- Γενική περιγραφή των διατροφικών μονάδων φόρτωσης,
- Τα σχέδια μελέτης και κατασκευής, καθώς και διαγράμματα των δομικών τους στοιχείων, των υποσυνόλων, των συνόλων, κυκλωμάτων κ.ά.,
- Τις περιγραφές και εξηγήσεις που είναι αναγκαίες για την κατανόηση των εν λόγω σχεδίων και διαγραμμάτων και τη λειτουργία του προϊόντος,
- Περιγραφή των λύσεων που εφαρμόστηκαν για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της οδηγίας,
- Τα αποτελέσματα των υπολογισμών σχεδιασμού, τους πραγματοποιηθέντες ελέγχους, κ.ά.,
- Τις εκθέσεις δοκιμών.

Η ομάδα ελεγκτών περιλαμβάνει ένα τουλάχιστον μέλος με πείρα αξιολόγησης της σχετικής τεχνολογίας. Η διαδικασία αξιολόγησης περιλαμβάνει επίσκεψη στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή.

Η απόφαση κοινοποιείται στον κατασκευαστή και περιλαμβάνει τα συμπεράσματα του ελέγχου και την αιτιολογημένη απόφαση αξιολόγησης.

3.4. Ο κατασκευαστής αναλαμβάνει τη δέσμευση να εκτελεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το σύστημα ποιότητας, όπως έχει εγκριθεί, και να το συντηρεί ώστε να παραμένει κατάλληλο και αποτελεσματικό.

Ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του ενημερώνει τον κοινοποιημένο οργανισμό ο οποίος ενέκρινε το σύστημα ποιότητας για κάθε προγραμματιζόμενη προσαρμογή του συστήματος ποιότητας.

Ο κοινοποιημένος οργανισμός αξιολογεί τις προτεινόμενες τροποποιήσεις και αποφασίζει κατά πόσον το τροποποιημένο σύστημα ποιότητας εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.2, ή κατά πόσον πρέπει να γίνει νέα αξιολόγηση.

Ο κοινοποιημένος οργανισμός κοινοποιεί την απόφασή του στον κατασκευαστή. Η κοινοποίηση περιέχει τα συμπεράσματα του ελέγχου και την αιτιολογημένη απόφαση αξιολόγησης.

4. Επιτήρηση ΕΚ υπό την ευθύνη του κοινοποιημένου οργανισμού

4.1. Σκοπός της επιτήρησης είναι να διασφαλίζεται ότι ο κατασκευαστής πληροί ορθά τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από το εγκεκριμένο σύστημα ποιότητας.

4.2. Ο κατασκευαστής επιτρέπει στον κοινοποιημένο οργανισμό την πρόσβαση, για λόγους επιθεώρησης, στους χώρους σχεδιασμού, κατασκευής, επιθεώρησης και δοκιμών και αποθήκευσης και του παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, και ιδίως:

- τον φάκελο του συστήματος ποιότητας,
- τους φακέλους ποιότητας που προβλέπονται από το μελετητικό μέρος του συστήματος ποιότητας, όπως αποτελέσματα αναλύσεων, υπολογισμών, δοκιμών κ.λπ.,
- τους φακέλους ποιότητας όπως προβλέπονται από το κατασκευαστικό μέρος του συστήματος ελέγχου ποιότητας, όπως εκθέσεις επιθεωρήσεων και στοιχεία δοκιμών, στοιχεία βαθμονομήσεων, εκθέσεις προσόντων του αρμόδιου προσωπικού κ.λπ.

4.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός διεξάγει, κατά τακτά διαστήματα, ελέγχους για να βεβαιώνεται ότι ο κατασκευαστής διατηρεί και εφαρμόζει το σύστημα ποιότητας και χορηγεί έκθεση ελέγχου στον κατασκευαστή.

4.4. Επιπλέον, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί απροειδοποίητες επισκέψεις στον κατασκευαστή. Με την ευκαιρία των επισκέψεων αυτών, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διεξάγει ή να φροντίζει να διεξάγονται δοκιμές για να εξακριβώνεται, εάν χρειάζεται, η καλή λειτουργία του συστήματος ποιότητας. Ο κοινοποιημένος οργανισμός χορηγεί στον κατασκευαστή έκθεση της επίσκεψης και, εάν πραγματοποιήθηκε δοκιμή, έκθεση δοκιμής.

5. Ο κατασκευαστής διατηρεί στη διάθεση των εθνικών αρχών, για περίοδο τουλάχιστον δέκα ετών από την τελευταία ημερομηνία κατασκευής του προϊόντος:

- τον φάκελο που αναφέρεται στην παράγραφο 3.1 δεύτερο εδάφιο δεύτερη περίπτωση,
 - τις αναπροσαρμογές που αναφέρονται στην παράγραφο 3.4, δεύτερο εδάφιο,
 - τις αποφάσεις και εκθέσεις του κοινοποιημένου οργανισμού που αναφέρονται στις παραγράφους 3.4, τελευταίο εδάφιο και στις παραγράφους 4.3 και 4.4.
6. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός κοινοποιεί στους άλλους κοινοποιημένους οργανισμούς τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τις εγκρίσεις συστημάτων ποιότητας που χορηγούνται ή ανακαλούνται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Διαδικασίες περιοδικού ελέγχου

Ο περιοδικός έλεγχος διεξάγεται με μια από τις δύο κάτωθι διαδικασίες.

Ενότητα 1 (περιοδικός έλεγχος των προϊόντων)

1. Η ενότητα περιγράφει τη διαδικασία με την οποία ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος διασφαλίζει ότι η διατροφική μονάδα φόρτωσης πληροί πάντοτε τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
2. Για να πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 1, ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε οι προϋποθέσεις χρήσης και συντήρησης να εξασφαλίζουν μόνιμη συμμόρφωση της διατροφικής μονάδας φόρτωσης προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, και συγκεκριμένα έτσι ώστε:
 - οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τον προορισμό τους,
 - εφόσον χρειάζεται, να πραγματοποιούνται εργασίες συντήρησης και επισκευής,
 - να πραγματοποιούνται επίσης οι αναγκαίοι περιοδικοί έλεγχοι.

Τα εκτελούμενα μέτρα πρέπει να έχουν καταγραφεί σε έγγραφα και να διατηρούνται από τον ιδιοκτήτη, τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του ή τον κάτοχο, στη διάθεση των εθνικών αρχών.

3. Ο οργανισμός ελέγχου οφείλει να διεξάγει τις κατάλληλες εξετάσεις και δοκιμές για να επαληθεύει τη συμμόρφωση της διατροφικής μονάδας φόρτωσης προς τις αντίστοιχες απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
 - 3.1. Εξετάζονται μεμονωμένα όλες οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης και διεξάγονται οι κατάλληλες δοκιμές, οι οποίες περιγράφονται στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, για να επαληθευτεί ότι οι μονάδες πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
 - 3.2. Ο οργανισμός ελέγχου οφείλει να τοποθετεί τον αριθμό αναγνώρισής του ή αναθέτει την τοποθέτησή του σε κάθε προϊόν που υπόκειται σε περιοδικό έλεγχο, αμέσως μετά την ημερομηνία διεξαγωγής του ελέγχου, και να συντάσσει τη γραπτή βεβαίωση περιοδικού ελέγχου. Η βεβαίωση μπορεί να αφορά σειρά μεμονωμένων μονάδων.
 - 3.3. Ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος διατηρεί τη βεβαίωση περιοδικού ελέγχου που προβλέπεται στο σημείο 3.2, καθώς και τα έγγραφα που προβλέπονται στο σημείο 2, τουλάχιστον έως τον επόμενο περιοδικό έλεγχο.

Ενότητα 2 (περιοδικός έλεγχος με διασφάλιση της ποιότητας)

1. Η ενότητα περιγράφει τη διαδικασία με την οποία ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος, ο οποίος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις

που αναφέρονται στο σημείο 2, βεβαιώνει και δηλώνει ότι η διατροφική μονάδα φόρτωσης πληροί πάντοτε τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος, πρέπει να τοποθετεί την ημερομηνία του περιοδικού ελέγχου σε κάθε διατροφική μονάδα φόρτωσης και να συντάσσει δήλωση συμμόρφωσης. Η ημερομηνία περιοδικού ελέγχου συνοδεύεται από τον αριθμό αναγνώρισης του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος είναι υπεύθυνος για την επιτήρηση που προδιαγράφεται στο σημείο 4,

2. Ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος, λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε οι προϋποθέσεις χρήσης και συντήρησης να εξασφαλίζουν μόνιμη συμμόρφωση της διατροφικής μονάδας φόρτωσης προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, και συγκεκριμένα έτσι ώστε:
 - οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τον προορισμό τους,
 - εφόσον χρειάζεται, να πραγματοποιούνται εργασίες συντήρησης και επισκευής,
 - να πραγματοποιούνται επίσης οι αναγκαίοι περιοδικοί έλεγχοι.

Τα εκτελούμενα μέτρα πρέπει να έχουν καταγραφεί σε έγγραφα και να διατηρούνται από τον ιδιοκτήτη, τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του ή τον κάτοχο, στη διάθεση των εθνικών αρχών.

Ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος, μεριμνά ώστε, για τη διεξαγωγή των περιοδικών ελέγχων, να διατίθεται ειδικευμένο προσωπικό και η απαραίτητη υποδομή, υπό την έννοια των σημείων 3 και 6 του παραρτήματος III.

Ο ιδιοκτήτης, ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του ή ο κάτοχος ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός, οφείλει να εφαρμόζει εγκεκριμένο σύστημα ποιότητας για τον περιοδικό έλεγχο και τις δοκιμές της μονάδας που προδιαγράφονται στο σημείο 3, το οποίο υπόκειται στην επιτήρηση που αναφέρεται στο σημείο 4.

3. Σύστημα ποιότητας

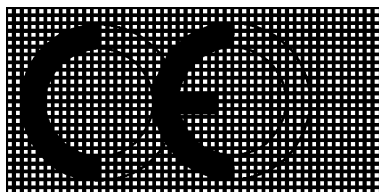
Οι διατάξεις που περιγράφονται στο παράρτημα IV, Ενότητα Η, της παρούσας οδηγίας μπορούν να εφαρμόζονται επίσης, τηρουμένων των αναλογιών, στους περιοδικούς ελέγχους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Σήμα «CE» και άλλα σύμβολα

1. Marquage CE

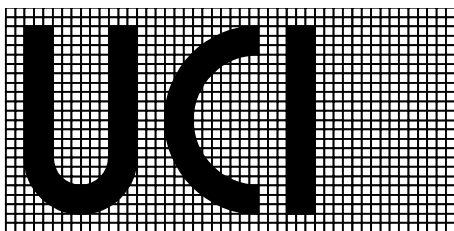
Το σήμα «CE» αποτελείται από τα αρχικά «CE» σύμφωνα με το εξής γραφικό :



2. Διακριτικά σύμβολα

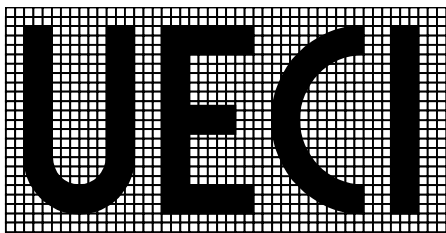
2.1 UCI

Στις UCI που είναι σύμφωνες προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας τοποθετείται, ακριβώς κάτω από το σήμα «CE», το σύμβολο «UCI». Το σύμβολο αυτό αποτελείται από τα αρχικά «UCI» σύμφωνα με το εξής γραφικό :



2.2 UECI

Στις UECI που είναι σύμφωνες προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας τοποθετείται, ακριβώς κάτω από το σήμα «CE», το σύμβολο «UECI». Το σύμβολο αυτό αποτελείται από τα αρχικά «UECI» σύμφωνα με το εξής γραφικό :



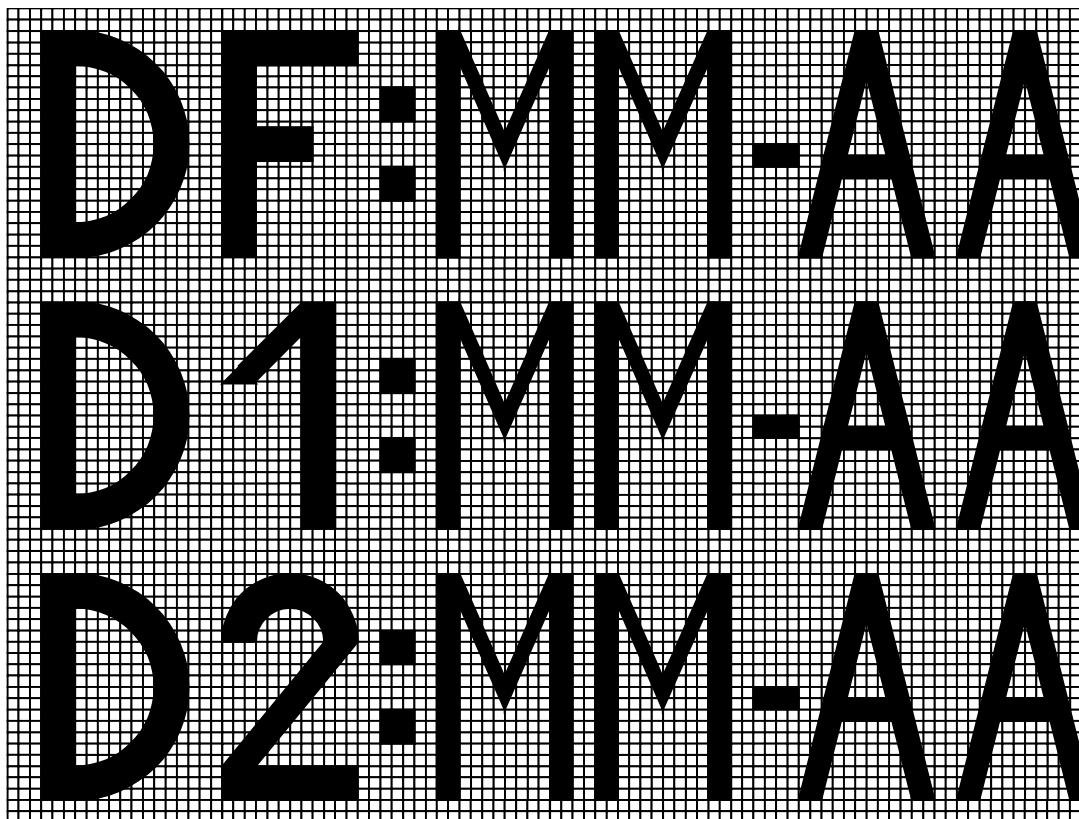
3. Ένδειξη περιοδικού ελέγχου

Κάθε UCI που χρησιμοποιείται στο κοινοτικό έδαφος φέρει αναγραφή :

- Της ημερομηνίας κατασκευής της, η οποία αποτελείται από τα αρχικά «DF» ακολουθούμενα από τέσσερα ψηφία : δύο για το μήνα και δύο για το έτος,
- Της ημερομηνίας του τελευταίου ελέγχου στον οποίο υποβλήθηκε, η οποία αποτελείται από το σύμβολο «D1», ακολουθούμενο από τέσσερα ψηφία : δύο για το μήνα και δύο για το έτος,

- Της ημερομηνίας του επόμενου ελέγχου, η οποία αποτελείται από το σύμβολο «D2», ακολουθούμενο από τέσσερα ψηφία : δύο για το μήνα και δύο για το έτος.

Το σύμβολο τοποθετείται σύμφωνα με το εξής γραφικό :



4. Κοινές διατάξεις

Σε περίπτωση σμίκρυνσης ή μεγέθυνσης του σήματος «CE» ή των συνόλων, πρέπει να τηρούνται οι αναλογίες έτσι όπως αυτές προκύπτουν από το ανωτέρω βαθμονομημένο γραφικό.

Τα διάφορα συστατικά στοιχεία του σήματος «CE» και των συμβόλων πρέπει να αισθητά την ίδια κάθετη διάσταση, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 5 cm.

Ωστόσο, τα χρησιμοποιούμενα ψηφία μπορούν να τροποποιηθούν ελεύθερα με την προϋπόθεση ότι είναι πάντοτε αραβικά ψηφία του ίδιου ύψους με τα υπόλοιπα συστατικά στοιχεία του συμβόλου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Η δήλωση συμμόρφωσης «CE» περιλαμβάνει τα εξής:

- το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του κατασκευαστή, ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του,
- την περιγραφή της αντίστοιχης διατροφικής μονάδας φόρτωσης (ή της σειράς),
- τη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης που ακολουθήθηκε,
- ενδεχομένως, την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού που πραγματοποίησε τον έλεγχο,
- ενδεχομένως, παραπομπή στο πιστοποιητικό εξέτασης «CE τύπου», στο πιστοποιητικό εξέτασης CE του σχεδιασμού ή στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης CE,
- ενδεχομένως, την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού που πραγματοποίησε τον έλεγχο του συστήματος ποιότητας του κατασκευαστή,
- ενδεχομένως, την αναφορά των εναρμονισμένων προτύπων που εφαρμόστηκαν,
- ενδεχομένως, τις υπόλοιπες τεχνικές προδιαγραφές που χρησιμοποιήθηκαν,
- ενδεχομένως, τις αναφορές σε άλλες κοινοτικές οδηγίες που εφαρμόστηκαν,
- τα στοιχεία ταυτότητας του υπογεγραμμένου που έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Τομέας(-είς) πολιτικής: Ενέργεια και μεταφορές

Δραστηριότητα(-ες): Πολιτική χερσαίων, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ: ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

1. ΓΡΑΜΜΗ(-ΕΣ) ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ + ΟΝΟΜΑΣΙΑ

A07031 – Επιτροπές υποχρεωτικής γνωμοδότησης

2. ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

2.1 Συνολικό κονδύλιο της δράσης (Μέρος Β): εκατ. € σε ΠΑΥ

906.000 €

2.2 Περίοδος υλοποίησης:

3 Έτη

2.3 Συνολική πολυετής εκτίμηση των δαπανών:

- a) Χρονοδιάγραμμα των πιστώσεων αναλήψεων υποχρεώσεων/των πιστώσεων πληρωμών (δημοσιονομική παρέμβαση) (πρβλ. σημείο 6.1.1)

εκατ. € (μέχρι τρίτου δεκαδικού)

	Έτος [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 και επομ. οικον. έτη]	Σύνολο
Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων							
Πιστώσεις πληρωμών							

- β) Τεχνική και Διοικητική Συνδρομή (ΤΔΣ) και Δαπάνες Στήριξης (ΔΣ) (πρβλ. σημείο 6.1.2)

ΠΑΥ							
ΠΠ							

Μερικό σύνολο α+β							
ΠΑΥ							
ΠΠ							

- γ) Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις των ανθρώπινων πόρων και των άλλων δαπανών διοικητικής λειτουργίας (πρβλ. σημεία 7.2 και 7.3)

ΠΑΥ/ΠΠ	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
--------	-----------	-----------	-----------	--	--	--	--

ΣΥΝΟΛΟ α+β+γ							
ΠΑΥ	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
ΠΠ	302.000 €	302.000 €	302.000 €				

2.4 Συμβατότητα με τον δημοσιονομικό προγραμματισμό και με τις Δημοσιονομικές Προοπτικές

- Πρόταση συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό.
- Η πρόταση αυτή απαιτεί επαναπρογραμματισμό του αντίστοιχου τομέα των Δημοσιονομικών Προοπτικών.
- συμπεριλαμβανόμενης, εφόσον συντρέχει περίπτωση, προσφυγής στις διατάξεις της Διοργανικής Συμφωνίας.

2.5 Δημοσιονομικές επιπτώσεις επί των εσόδων

- Ουδεμία δημοσιονομική επίπτωση (αφορά τεχνικές πτυχές της εφαρμογής ενός μέτρου)

Η

- Δημοσιονομική επίπτωση – Η επίδραση επί των εσόδων έχει ως εξής:

- Σημείωση: Όλες οι διευκρινίσεις και παρατηρήσεις που αφορούν τον τρόπο υπολογισμού της επίδρασης επί των εσόδων πρέπει να περιλαμβάνονται σε χωριστό φύλλο, επισυναπτόμενο στο παρόν δημοσιονομικό δελτίο ...

εκατ. € (μέχρι πρώτου δεκαδικού)

		Προ δράσης [έτος n-1]	Κατάσταση μετά τη δράση					
Γραμμή του προϋπολογι- σμού	Έσοδα		[Έτος n3]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Έσοδα σε απόλυτους όρους ¹							
	β) Τροποποίηση των εσόδων ²	Δ						

(Να περιγραφεί κάθε εμπλεκόμενη γραμμή του προϋπολογισμού, με προσθήκη του ενδεδειγμένου αριθμού γραμμών στον πίνακα, εφόσον η δράση επιδρά σε πλείονες γραμμές του προϋπολογισμού)

3. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Είδος της δαπάνης	Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συμμετοχή υποψηφίων χωρών	Τομέας ΔΠ
ΔΠ ΜΔΠ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Αριθ.[3]

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

(Να αναφερθεί εδώ μόνο η κύρια νομική βάση)

θρα 71 και 80 της συνθήκης

5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

5.1 Αναγκαιότητα κοινοτικής παρέμβασης

5.1.1 Επιδιωκόμενοι στόχοι

Να προταθεί μια βέλτιστη διατροφική μονάδα φόρτωσης που θα συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των αναταλασσόμενων αμαξωμάτων (χωρητικότητα) και των εμπορευματοκιβωτίων (ανθεκτικότητα) προκειμένου να μειωθεί η συμφόρηση στις οδικές υποδομές.

Να τυποποιηθούν οι διεπαφές διακίνησης και στοιβασίας των νέων διατροφικών μονάδων φόρτωσης, προκειμένου να μειωθεί ο μέσος χρόνος διακίνησης.

Να καταστεί υποχρεωτικός ο εφοδιασμός κάθε νέας διατροφικής μονάδας φόρτωσης με αποδοτικό σύστημα ασφαλείας, για να καταπολεμηθεί η παρείσφρηση ή η παράνομη εισαγωγή προϊόντων.

Να επιβληθεί η υποχρέωση περιοδικού ελέγχου όλων των διατροφικών μονάδων φόρτωσης, και εκείνων που ήδη υπάρχουν, για να υπάρχει υποχρεωτικά ικανοποιητικό επίπεδο συντήρησης.

5.1.2 Μέτρα σχετικά με την εκ των προτέρων (*ex ante*) αξιολόγηση

5.1.3 Μέτρα μετά την εκ των υστέρων (*ex post*) αξιολόγηση

5.2 Σχεδιαζόμενες δράσεις και λεπτομέρειες υλοποίησης της δημοσιονομικής παρέμβασης

5.3 Λεπτομέρειες υλοποίησης

6. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

6.1 Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις στο Μέρος Β (για ολόκληρη την περίοδο προγραμματισμού)

(Ο τρόπος υπολογισμού των συνολικών ποσών που εμφανίζονται στον πίνακα που ακολουθεί πρέπει να επεξηγηθεί με την κατανομή που γίνεται στον πίνακα 6.2.)

6.1.1 Δημοσιονομική παρέμβαση

ΠΑΥ σε εκατ. € (μέχρι τρίτου δεκαδικού)

Κατανομή	[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 και επόμενα οικονομ. έτη]	Σύνολο
Δράση 1							
Δράση 2							
κ.λπ..							
ΣΥΝΟΛΟ							

6.1.2 Τεχνική και Διοικητική Βοήθεια (ΤΔΒ), Δαπάνες Στήριξης (ΔΣ) και δαπάνες για τις Τεχνολογίες της Πληροφορίας (ΤΠ) (πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων)

	[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 και επόμενα οικον. Ετη]	Σύνολο
1) Τεχνική και Διοικητική Βοήθεια (ΤΔΒ):							
α) Γραφεία Τεχνικής Βοήθειας (ΓΤΒ ή ΒΑΤ)							
β) Άλλη Τεχνική και Διοικητική Βοήθεια: - εντός (intra-muros): - εκτός (extra-muros): <i>από την οποία: για τη συγκρότηση και συντήρηση μηχανογραφικών συστημάτων διαχείρισης:</i>							
Μερικό σύνολο 1							
2) Δαπάνες Στήριξης (ΔΣ):							
α) Μελέτες							
β) Συνεδριάσεις εμπειρογνομόνων							
γ) Πληροφόρηση και δημοσιεύσεις							
Μερικό σύνολο 2							
ΣΥΝΟΛΟ							

6.2 Υπολογισμός του κόστους ανά σχεδιαζόμενο μέτρο στο Μέρος Β (για ολόκληρη την περίοδο προγραμματισμού)

(Στην περίπτωση πλειόνων δράσεων, πρέπει να δίδονται, για τα συγκεκριμένα μέτρα κάθε δράσης, οι διευκρινίσεις που είναι αναγκαίες για την εκτίμηση του όγκου και του κόστους των αποτελεσμάτων (outputs).)

ΠΑΥ σε εκατ. € (μέχρι τρίτου δεκαδικού)

Κατανομή	Είδος αποτελεσμάτων/ outputs (σχέδια/έργα, φάκελοι ...)	Αριθμός αποτελεσμάτων/ outputs (σύνολο για τα έτη 1...n)	Μέσο μοναδιαίο κόστος	Συνολικό κόστος (σύνολο για τα έτη 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Δράση 1</u> - Μέτρο 1 - Μέτρο 2 <u>Δράση 2</u> - Μέτρο 1 - Μέτρο 2 - Μέτρο 3 κ.λπ.				
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ				

Εάν απαιτείται, να επεξηγηθεί ο τρόπος υπολογισμού.

7. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

7.1 Επιπτώσεις στους ανθρώπινους πόρους

Κατηγορία θέσεων απασχόλησης	Προσωπικό προς τοποθέτηση στη διαχείριση της δράσης, από τους διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους		Σύνολο	Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση	
	Αριθμός θέσεων μόνιμης απασχόλησης	Αριθμός θέσεων έκτακτης απασχόλησης			
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	A B C	1	1	2	Εάν χρειάζεται, μπορεί να επισυναφθεί λεπτομερέστερη περιγραφή των καθηκόντων.
Άλλοι άνθρωποι πόροι					
Σύνολο		1	1	2	

7.2 Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις των ανθρώπινων πόρων

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Ποσά σε €	Τρόπος υπολογισμού *
Μόνιμοι υπάλληλοι Έκτακτοι υπάλληλοι	108.000 € 108.000 €	
Άλλοι άνθρωποι πόροι (να αναφερθεί η γραμμή του προϋπολογισμού)		
Σύνολο	216.000 €	

Τα ποσά αντιστοιχούν στις συνολικές δαπάνες για 12 μήνες.

7.3 Άλλες δαπάνες διοικητικής λειτουργίας που απορρέουν από τη δράση

Γραμμή του προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Ποσά σε €	Τρόπος υπολογισμού
Συνολικό κονδύλιο (Τίτλος Α7) Α0701 – Αποστολές Α07030 – Συνεδριάσεις Α07031 – Επιτροπές υποχρεωτικής γνωμοδότησης ⁽¹⁾ Α07032 – Επιτροπές μη υποχρεωτικής γνωμοδότησης ⁽¹⁾ Α07040 – Διασκέψεις Α0705 – Μελέτες και παροχή συμβουλών Άλλες δαπάνες (να προσδιορισθούν)	86.000 €	700 € x 15 x 4 = 42.000 € 1.100 € x 10 x 4 = 44.000 €
Συστήματα πληροφοριών (Α-5001/Α-4300)		
Άλλες δαπάνες - Μέρος Α (να προσδιορισθούν)		
Σύνολο	86.000 €	

Τα ποσά αντιστοιχούν στις συνολικές δαπάνες για 12 μήνες.

⁽¹⁾ Να προσδιορισθεί το είδος κάθε επιτροπής καθώς και η ομάδα στην οποία ανήκει.

I.	Ετήσιο σύνολο (7.2 + 7.3)	302.000€
II.	Διάρκεια της δράσης	3 Έτη
III.	Συνολικό κόστος της δράσης (I x II)	906.000 €

8. ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

8.1 Επακόλουθα μέτρα

8.2 Λεπτομέρειες πραγματοποίησης και περιοδικότητα της προβλεπόμενης αξιολόγησης

9. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΚΑΙ ΙΔΙΩΣ, ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Πρόταση οδηγίας 2002/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατροπικές μονάδες φόρτωσης.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

COM(...).τελικό.

Η ΠΡΟΤΑΣΗ

1. Δεδομένης της αρχής της επικουρικότητας, γιατί χρειάζεται κοινοτικό νομοθέτημα στον τομέα αυτόν και ποιοι οι κύριοι στόχοι του;

Βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχεία στ) και ιβ) της συνθήκης, η δράση της Κοινότητας περιλαμβάνει μια κοινή πολιτική μεταφορών και μια περιβαλλοντική πολιτική. Εξάλλου, βάσει του άρθρου 14, στις υποχρεώσεις της Κοινότητας περιλαμβάνεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και, βάσει του άρθρου 71, παράγραφος 1, η κοινοτική πολιτική σε θέματα μεταφορών περιλαμβάνει μέτρα που επιτρέπουν τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, αρμοδιότητα από κοινού με τα κράτη μέλη. Το άρθρο 80, παράγραφος 2, αποτελεί τη νομική βάση προκειμένου να συμπεριληφθούν οι θαλάσσιες μεταφορές στην πρόταση.

Το πρόβλημα έχει κοινοτική διάσταση :

- Η καθιέρωση της εσωτερικής αγοράς απαιτεί καλύτερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, η δε οδική συμφόρηση που οφείλεται στη μεταφορά εμπορευμάτων αποτελεί πρόβλημα που αντιμετωπίζουν, σε ποικίλο βαθμό, όλα τα κράτη μέλη. Το 20 % περίπου των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων είναι διεθνείς. Αυτό το τμήμα των μεταφορών είναι και εκείνο που παρουσιάζει και το μεγαλύτερο ρυθμό αύξησης. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν μεμονωμένα να λύσουν κατά τον καλύτερο τρόπο τα προβλήματα που συνδέονται με τη συνεχή αύξηση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή έχουν διαπιστώσει ότι η λειτουργία της διατροπικότητας παρεμποδίζεται επειδή δεν υπάρχει εναρμόνιση και τυποποίηση στις UCI. Σήμερα, τα χαρακτηριστικά διακίνησης των UCI παρουσιάζουν αξιοσημείωτες διαφορές: πράγματι, συνυπάρχουν στην αγορά τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια, ανταλλασσόμενα αμαξώματα και κάθε είδους UCI που προβλέπονται για ειδικές χρήσεις. Χρειάζονται σημαντικές προσπάθειες για να καθορισθούν, κατά περίπτωση, τα χαρακτηριστικά διακίνησης μιας οιασδήποτε μεμονωμένης UCI. Επίσης, οι εγκαταστάσεις διακίνησης συχνά πρέπει να αναπροσαρμόζονται, ή ακόμη και να μεταβάλλονται σε ορισμένες περιπτώσεις. Αυτό περιπλέκει και καθυστερεί τη διακίνηση και

συνεπάγεται αντίστοιχα έξοδα, τα οποία αυξάνουν άσκοπα το κόστος της διατροφικότητας. Είναι απαραίτητο να ληφθούν μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο για να επανορθωθεί η κατάσταση.

- Τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν επικυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων. Η σύμβαση προβλέπει την έγκριση τύπου των εμπορευματοκιβωτίων και τον περιοδικό έλεγχό τους. Οι διαδικασίες αυτές δεν είναι όμως εναρμονισμένες σε κοινοτικό επίπεδο. Είναι επομένως απαραίτητο να ληφθούν μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο για να επανορθωθεί η κατάσταση.
- Η φθορά των UCI μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους για την ασφάλεια, οι οποίοι θα αποτρέπονται με τη συντήρηση και τους περιοδικούς ελέγχους των UCI. Οι έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται με ενιαίο τρόπο σε όλη την Κοινότητα και οι UCI πρέπει να είναι δυνατόν να ελέγχονται περιοδικά σε κάθε κράτος μέλος. Χρειάζεται κοινοτική δράση για να εναρμονισθούν οι διαδικασίες ελέγχου.
- Η προτεινόμενη οδηγία αποβλέπει στην περαιτέρω βιωσιμότητα και ασφάλεια των μεταφορών, στην ελάττωση των συμφορήσεων στις υποδομές, ιδίως των οδικών, και στη δημιουργία ευνοϊκότερου πλαισίου για τις εργασίες διατροφικών μεταφορών το οποίο θα εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας των UCI μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Μια κοινοτική δράση είναι ο μόνος τρόπος να επιτευχθεί η εναρμόνιση αυτή, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη, δρώντας μεμονωμένα ή με διεθνείς συμφωνίες, δεν μπορούν να επιτύχουν τον ίδιο βαθμό εναρμόνισης UCI ή των διαδικασιών αξιολόγησης, επαναξιολόγησης, συντήρησης ή ελέγχου.
- Η αναγνώριση των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου τα οποία χορηγούν οι οργανισμοί ελέγχου που έχουν υποδείξει οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα συμβάλει στην άρση των εμποδίων στην ελεύθερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών. Ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά σε άλλο επίπεδο.
- Χρειάζονται κοινοτικά μέσα για να εναρμονισθούν ορισμένα χαρακτηριστικά των UCI. Η εναρμόνιση αυτή δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνον με εθνικά μέτρα. Η διαλειτουργικότητα είναι αναγκαία για τη διακίνηση των UCI, οπουδήποτε κι αν κυκλοφορούν αυτές μέσα στην Κοινότητα. Η διαλειτουργικότητα είναι εφικτή μόνον με μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο. Από την άλλη πλευρά, η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών απαιτεί τη δυνατότητα διενέργειας περιοδικών ελέγχων παντού στην Κοινότητα με τα ίδια κριτήρια. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν διάφορες εθνικές λύσεις για τις UCI, δεν υπάρχει στην πράξη καμιά UECI σε ευρωπαϊκή κλίμακα ούτε ως ικανοποιητικό πρότυπο. Χρειάζεται κοινοτική δράση για να τυποποιηθεί μια τέτοια UECI, έτσι ώστε οι ευρωπαίοι επαγγελματίες να είναι σε θέση να εκμεταλλευθούν τα πλεονεκτήματά της.

Η πρόταση αποβλέπει επίσης στην ελάττωση των οδικών συμφορήσεων με τη βελτίωση των προϋποθέσεων των διατροφικών μεταφορών. Εάν δεν αναληφθεί δράση, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θα εξακολουθήσουν να αυξάνονται, με αποτέλεσμα να αυξηθούν και οι συμφορήσεις, τα ατυχήματα και η ζημία στο περιβάλλον. Η ετήσια αύξηση των συμπληρωματικών εξωτερικών εξόδων που οφείλονται στις οδικές μεταφορές υπολογίζεται σε 3 δις €. Η έλλειψη εναρμόνισης, περιπλέκοντας και καθυστερώντας τις εργασίες διακίνησης, δημιουργεί μόνιμα

επακόλουθα έξοδα στην Ευρώπη. Χάρης στις βέλτιστες διαστάσεις της, η UECI θα μπορεί να δέχεται περισσότερες παλέτες από ένα εμπορευματοκιβώτιο των 40 ποδών. Συνεπώς, θα χρειάζονται λιγότερες UCI - και βαρέα οχήματα - για να μεταφέρεται η ίδια ποσότητα εμπορευμάτων. Οι UECI παρουσιάζουν επίσης ένα πλεονέκτημα έναντι των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων : μπορούν να στοιβάζονται σε αρκετά επίπεδα, οπότε μειώνεται η αναγκαία επιφάνεια αποθήκευσης, ιδίως στα τερματικά εργοτάξια συνδυασμένων μεταφορών, και επιτρέπουν το ενδεχόμενο μεταφοράς σε πολλά επίπεδα όταν το επιτρέπει το περιτύπωμα των χρησιμοποιούμενων υποδομών.

Στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι να ευνοηθεί, άμεσα ή έμμεσα, η αγορά διατροφικών μεταφορών εμπορευμάτων και υπηρεσιών διαχειριστικής υποστήριξης, να απλουστευθούν οι ενδιάμεσες εργασίες διακίνησης, να ελαττωθούν οι συμφορήσεις στις υποδομές, ιδίως τις οδικές, και να βελτιωθούν η ασφάλεια και οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των διατροφικών εμπορευματικών μεταφορών. Τα προτεινόμενα μέτρα (εναρμόνιση, τυποποίηση και αναγνώριση) είναι ανάλογα των στόχων αυτών.

Μια οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου είναι το κατάλληλο νομοθέτημα για να ενισχυθεί η εναρμόνιση και να δημιουργηθεί πλαίσιο για την τυποποίηση, τη συντήρηση και τους περιοδικούς ελέγχους των UCI.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

2. Ποιον αφορά η πρόταση;

- Ποιους επιχειρηματικούς κλάδους;
- Ποιο μέγεθος επιχειρήσεων (μερίδιο μικρομεσαίων επιχειρήσεων);
- Υπάρχουν στην Κοινότητα συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες όπου είναι συγκεντρωμένες οι επιχειρήσεις αυτές;

Οι επιχειρηματικοί κλάδοι τους οποίους αφορά η εναρμόνιση είναι οι κατασκευαστές, οι ιδιοκτήτες, οι κάτοχοι και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης των UCI, οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών ή οι μεταφορικές επιχειρήσεις.

Η πρόταση θα επηρεάσει τόσο τις μεγάλες όσο και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Πράγματι, εάν στις σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές πρόκειται για μεγάλες επιχειρήσεις, δεν συμβαίνει το ίδιο στις οδικές ή τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ούτε στις επιχειρήσεις των τερματικών σταθμών. Υπενθυμίζεται ωστόσο ότι η χρήση των UECI παραμένει προαιρετική.

Ο αριθμός των χρησιμοποιούμενων EVP στις συνδυασμένες μεταφορές για όλους τους μεταφορικούς τρόπους επιφανείας έχει υπολογισθεί σε περίπου 37 εκατ. το 1999. Από αυτά, 25 εκατ. EVP μεταφέρθηκαν μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Στην πρόταση δεν γίνεται διάκριση μεταξύ γεωγραφικών ζωνών στην Κοινότητα. Η εναρμόνιση των χαρακτηριστικών των UCI και οι απαιτήσεις συντήρησης και περιοδικού ελέγχου θα αφορούν επομένως όλες τις επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως

εθνικότητας ή τόπου εγκατάστασής τους, οι οποίες κατασκευάζουν UCI, τις θέτουν σε κυκλοφορία ή σε λειτουργία ή τις έχουν στην κατοχή τους ή τις κρατούν ή/και τις εκμεταλλεύονται εντός της Κοινότητας.

Οι διατάξεις που θα εφαρμόζονται για την UECI δεν θα έχουν επιπτώσεις στις εταιρείες που θα επιθυμήσουν να εκμεταλλευθούν στο έπακρο αυτή τη βέλτιστη μονάδα.

3. Ποια μέτρα πρέπει να λάβουν οι επιχειρήσεις για να συμμορφωθούν προς την πρόταση;

Οι κατασκευαστικές εταιρείες πρέπει να προσαρμόσουν τη διαδικασία παραγωγής τους για να συμμορφωθούν στην υποχρέωση χρήσης των εναρμονισμένων χαρακτηριστικών. Οι εταιρείες που διαθέτουν, κατέχουν ή/και εκμεταλλεύονται UCI πρέπει να μεριμνήσουν ώστε οι νέες μονάδες τους να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις και να φέρουν τα σήματα βεβαίωσης της συμμόρφωσης και τις σημάνσεις τακτικού τους ελέγχου. Πρέπει επίσης να μεριμνούν ώστε όλες οι UCI τους να συντηρούνται σωστά και να υποβάλλονται σε περιοδικό έλεγχο.

Η καθιέρωση των UECI δεν θα απαιτήσει άλλα μέτρα εκτός από εκείνα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο.

4. Ποια οικονομικά αποτελέσματα μπορεί να έχει η πρόταση :

- Στην απασχόληση;
- Στις επενδύσεις και τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων;
- Στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων;

Η πρόταση δεν αναμένεται να έχει επιπτώσεις στην απασχόληση.

Η ανανέωση των UCI θα επέλθει μόνον στο τέλος της διάρκειας ζωής του υπάρχοντος υλικού, δεν θεωρείται δε ότι οι UCI με εναρμονισμένα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας θα είναι πιο δαπανηρές από τις άλλες. Η μεγαλύτερη ομοιομορφία στις εργασίες διακίνησης θα διευκολύνει τις επενδύσεις στις εξέδρες μεταφόρτωσης.

Η νέα UECI θα αυξήσει την ωφέλιμη χωρητικότητα των μονάδων και θα επιβραδύνει την αύξηση των οδικών μεταφορών. Η υποχρέωση αξιολόγησης και επαναξιολόγησης της συμμόρφωσης και περιοδικού ελέγχου των UCI θα ευνοήσει αναμφίβολα την προτίμηση της UECI, ως ανθεκτικότερης, από τις επιχειρήσεις.

Η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων στην Ευρώπη θα βελτιωθεί διότι θα εκλείψουν ορισμένα συνήθη έξοδα διακίνησης. Η δυνατότητα εξορθολογισμού του συστήματος μεταφορών θα έχει παρεμφερή αποτελέσματα.

5. Η πρόταση περιλαμβάνει μέτρα για να ληφθεί υπόψη η ειδική κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (μειωμένες ή διαφορετικές απαιτήσεις, κ.λ.π.);

Οι μεγάλες επιχειρήσεις θα επιτύχουν οικονομίες κλίμακας ιδίως σε επίπεδο κατασκευής και διαδικασιών αξιολόγησης και επαναξιολόγησης της συμμόρφωσης και περιοδικού ελέγχου. Ούτως ή άλλως, η διαφορά δεν είναι τέτοια που να

δικαιολογεί τη λήψη ιδιαίτερων μέτρων για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες θα κερδίσουν και αυτές από την απλούστευση της διακίνησης. Η τυποποίηση θα ευνοήσει τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, ίσως ΜΜΕ, διότι θα διευκολυνθούν οι αποφάσεις για επενδύσεις. Τα μέτρα θα έχουν άλλωστε μακροπρόθεσμες επιπτώσεις διότι δεν πρόκειται για αντικατάσταση του υπάρχοντος υλικού. Οι όροι ασφαλείας παραμένουν οι ίδιοι για τις επιχειρήσεις.

Συνεπώς, δεν προβλέπεται κανένα ιδιαίτερο μέτρο για να ληφθεί υπόψη η ειδική κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

6. Κατάλογος των οργανώσεων που γνωμοδότησαν για την πρόταση και βασικά στοιχεία της τοποθέτησής τους.

Στις 17 Απριλίου 2002, η Επιτροπή κάλεσε τις ενδιαφερόμενες επαγγελματικές ενώσεις (σε ευρωπαϊκό επίπεδο) να αποφανθούν επί ενός συμβουλευτικού εγγράφου. Οι οργανώσεις αυτές είναι :

Αρκτικόλεξο	Οργάνωση
ACEA	Association des Constructeurs européens d'Automobiles (Ένωση Ευρωπαϊκών Αυτοκινητοβιομηχανιών)
CCFE	Communauté des Chemins de fer européens (Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων)
CEFIC	European Chemical Industry Council (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ομοσπονδιών Χημικής Βιομηχανίας)
CEN	Comité européen de Normalisation (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης)
CLECAT	Liaison Committee of European Freight Forwarders (Επιτροπή Συνδέσμου Ευρωπαίων Διαμεταφορέων)
EBU	European Barge Union (Ευρωπαϊκή Ένωση Φορτηγίδων)
ECASBA	EC Association of Ship Brokers & Agents (Ευρωπαϊκή Ένωση Μεσιτών και Πρακτόρων Πλοίων)
ECG	European Car - Transport Group of Interest (Ευρωπαϊκός Όμιλος Ενδιαφέροντος Οδικών Μεταφορών)
ECSA	EC Ship-owners' Association (Ένωση Ευρωπαίων Πλοιοκτητών)
EFIP	European Federation of Inland Ports (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Λιμένων Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας)
EFLLC	European Freight & Logistics Leaders Club (Ευρωπαϊκή Λέσχη Οδηγών Εμπορευματικών Μεταφορών και Κέντρων Διαχείρισης)

Αρκτικόλεξο	Οργάνωση
EIA	European Intermodal Association (Ευρωπαϊκή Ένωση Διατροπικών Μεταφορών)
EIM	European Infrastructure Managers (Ευρωπαίοι Διαχειριστές Υποδομών)
ERFCP	European Rail Freight Customers Platform (Ευρωπαϊκή Βάση Πελατών Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών)
ESC	European Shippers Council (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Φορτωτών)
ESN	European Short Sea Network (Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων)
ESPO	European Sea Ports Organisation (Ευρωπαϊκή Οργάνωση Θαλάσσιων Λιμένων)
FEPOR	Federation of European Private Port Operators (Ομοσπονδία Ευρωπαϊκών Ιδιωτικών Φορέων Εκμετάλλευσης Λιμένων)
FFE	Freight Forward Europe (Ευρωπαϊκή Ένωση Εμπορευματικών Διαμεταφορέων)
GETC	Groupement européen pour le TC (Ευρωπαϊκός Όμιλος Συνδυασμένων Μεταφορών)
INE	Inland Navigation Europe (Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας)
IRU	International Road Union (Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών)
ISO	International Standardisation Organisation (Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης)
MIF	Maritime Industries Forum (Φόρουμ Ναυτιλιακών Εταιρειών)
O.E.B./E.S.O	Organisation européenne de bateliers (Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας)
UIC-GTC	Union Internationale des Chemins de Fer - Groupe Transport Combiné (Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων - Όμιλος Συνδυασμένων Μεταφορών)
UIRR	Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (Διεθνής Ένωση Εταιρειών Συνδυασμένων Σιδηροδρομικών/Οδικών Μεταφορών)
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe (Ένωση Βιομηχανικών και Εργοδοτικών Συνομοσπονδιών της Ευρώπης)

Οι εκπρόσωποι των οργανώσεων αυτών, εκτός από τα γραπτά σχόλιά τους, είχαν την ευκαιρία να εκφράσουν τις απόψεις τους και στη συνάντηση διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε στις 22 Μαΐου 2002.

Ο γενικός τόνος των παρεμβάσεων μπορεί να συνοψισθεί στα εξής τρία σημεία :

- Γενική συναίνεση για τη σκοπιμότητα τυποποίησης και εναρμόνισης ορισμένων χαρακτηριστικών των UCI χωρίς όμως να απαγορευθεί η χρήση άλλων μονάδων.
- Διαφωνία για τις κοινές διαστάσεις, διότι καθένας υπερασπίστηκε τις υπάρχουσες διαστάσεις του « δικού του » τρόπου μεταφοράς.
- Πιεστικό αίτημα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και των εφοπλιστών να αυξηθούν τα βάρη και οι διαστάσεις στις οδικές μεταφορές για να ληφθεί υπόψη η πραγματικότητα του εμπορίου εκτός Κοινότητας, ειδικά τα εμπορευματοκιβώτια μήκους άνω των 13,6 μέτρων.

New .eu Domain

Changed Web and E-Mail Addresses

The introduction of the .eu domain also required the web and e-mail addresses of the European institutions to be adapted. Below please find a list of addresses found in the document at hand which have been changed after the document was created. The list shows the old and new address, a reference to the page where the address was found and the type of address: http: and https: for web addresses, mailto: for e-mail addresses etc.

Page: 8 **Old:** http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm.
Type: *http:* **New:** http://europa.eu/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm.
