

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a szállítási lánc védelmének fokozásáról”

COM(2006) 79 final – 2006/0025(COD)

(2006/C 325/18)

2006. április 4-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. november 10-én elfogadta. (Előadó: Jan SIMONS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. december 13–14-én tartott 431. plenáris ülésén (a december 13-i ülésnapon) 115 szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A repülési és tengeri hajózási szektorban hozott biztonsági intézkedésekhez kapcsolódva az Európai Bizottság rendeletjavaslatot dolgozott ki a szárazföldi szállítási lánc védelmének fokozásáról, amely a tagállamok számára kötelező, a gazdasági szereplők esetében pedig önkéntes alapon vezethető be.

1.2 A „szállítási lánc” az Európai Bizottság definíciója szerint az a láncolat, „amely a gyártóüzem telephelyétől a rakomány rendeltetési helyéig terjedően magában foglalja az összes szállítási és szállítással összefüggő műveletet”. Az Európai Bizottság meghatározza továbbá, hogy a rendeletjavaslat kizárólag az áruszállításra vonatkozik, a személyszállítás esetleg egy későbbi szakaszban kerülhet szóba.

1.3 A javaslat célja a szállítási lánc biztonságvédelmének fokozása mellett az is, hogy közösségi keretet hozzon létre a szállítási lánc védelmének átfogó európai megközelítéséhez anélkül, hogy veszélyeztetné a közösségi szállítási piacot és a létező biztonsági intézkedéseket. Egyben el kell kerülni a felesleges adminisztratív eljárásokat és terheket, mind európai, mind tagállami szinten.

1.4 Az EGSZB szerint a belföldi áruszállítási módok (a belvízi hajózás, a közúti és vasúti szállítás, és nem utolsósorban a csővezetékek) biztonságvédelmének terén – mivel nagymértékben függenek egymástól – összehangolt megközelítés szükséges, a szállítási lánc egészének erősségét ugyanis a leggyengébb láncszem határozza meg.

1.5 A javasolt intézkedéseknek azonban – a lisszaboni stratégiára való tekintettel – hatékonyak és hatásosnak kell lenniük, és nem vezethetnek magasabb adminisztratív költségekhez és/vagy a szállítási módokon belüli és azok közötti verseny megzavarásához. Az EGSZB erősen kételkedik abban, hogy a szóban forgó javaslattal el lehet érni ezt a célt. Az egész javaslat túlságosan bürokratikusnak tűnik. Az EGSZB-nek továbbá az a benyomása, hogy a javasolt intézkedések bevezetésével járó terhek az érintett szektorok munkaadóira és munkavállalóira fognak hárulni. Ezért részletesebben meg kell határozni a „megbízható vállalat” címből származó előnyöket, valamint e státusznak a szállítási láncra gyakorolt hatását, hogy mindez ne járjon a szállítási lánc jelentős megzavarásával vagy összgazdasági többletköltségekkel az ennek megfelelő előnyök nélkül.

1.6 Ebben az összefüggésben az EGSZB hiányolja azokat az intézkedésjavaslatokat is, amelyek a fizikai infrastruktúra terrorcselekmények elleni megfelelő védelmére irányulnak. Mivel a szárazföldi szállítási ágazatok az infrastruktúrát használják, vagyis a hidakat, az alagutakat, a völgyhidakat vagy akár a csővezetékeket, a szállítási lánc védelméről szóló javaslatok mellett a fizikai infrastruktúra biztonságvédelmének fokozására is javaslatokat kellene tenni.

1.7 Az EGSZB ezért megfelelőnek tartja az Európai Bizottság javaslatát, amely szerint a biztonsági intézkedések megtétele a tagállamok hatáskörébe kell, hogy tartozzon. Alapvetően ugyanez érvényes az olyan tagállami specifikus hatóságok létrehozására is, amelyek feladata a rendeletjavaslatban szereplő biztonságvédelmi intézkedések koordinálása, végrehajtása és felügyelete. Az EGSZB azonban úgy ítéli meg, hogy – az ilyen hatóságok kulcsfontosságú szerepét tekintve – az Európai Bizottság javaslata túlságosan hiányos.

1.8 Az EGSZB szívesen látta volna, ha a biztonságvédelemre vonatkozó új javaslatok megfogalmazása előtt felmérték volna az egyes szállítási ágak jellemzőit, és figyelembe vették volna a különféle áruszállítási ágazatokban már létező biztonsági intézkedéseket, valamint az e téren már megtett ajánlásokat. A szállítási módok közötti különbségek miatt – a közúti szállítási ágazatban például 500 000, nagyrészt kisméretű vállalkozás tevékenykedik – az egyes szállítási ágakhoz igazított intézkedések szükségesek.

1.9 A javasolt intézkedéseknek a különböző szállítási ágazatokra gyakorolt hatását tekintve az EGSZB szerint meggyőzőbb lett volna, ha a bizottsági javaslat sokkal nyomatékosabban ábrázolta volna az intézkedések előnyeit az üzemeltetők szempontjából. Így most kétséges, hogy az intézkedésekből valóban származik-e előny, figyelembe véve azt is, hogy a nemzetközi szállításban már nem történik szisztematikus ellenőrzés a határokon.

1.10 A vállalatok által betartandó minimumkövetelményeket a tagállamoknak kell kidolgozniuk a „megbízható vállalatokra” vonatkozó szabályozásban. Az EGSZB szerint nincs garancia arra, hogy mindez a minimumkövetelmények összehangolt rendszeréhez és ezáltal egyenlő feltételek biztosításához fog vezetni az Európai Unióban.

1.11 A javasolt intézkedések finanszírozása az egyes tagállamok feladata lenne. Az EGSZB szerint a szubszidiaritás szempontjából ez helyes elgondolás. A biztonságvédelmi beruházások költségeit és a kapcsolódó folyó költségeket a vállalatoknak kellene állniuk, és az EGSZB szerint bele kell építeniük az általuk felszámolt árba vagy díjba. Az EGSZB ezenkívül úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak javaslatában nagyobb figyelmet kellene fordítania a „megbízható vállalat” címmel járó előnyökre.

1.12 Az Európai Bizottság szerepét illetően az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az Uniónak elegendő eszközt kell rendelkezésre bocsátania ahhoz, hogy az Unió kívüli országok is képesek legyenek olyan intézkedéseket hozni, amelyekkel az unióssal megegyező biztonságvédelmi szintet érhetnek el. A szárazföldi szállítási módok nemzetközi jellegére való tekintettel ezt az EGSZB igen fontosnak tartja.

2. Bevezetés

2.1 A Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának szóló, 2006. február 27-i, a szállítási lánc védelmének fokozásával foglalkozó közleményében (COM(2006) 79 final) az Európai Bizottság megállapítja, hogy a terrorizmus a demokrácia és a szabadság egyik legnagyobb fenyegetése.

2.2 Az Európai Bizottság szerint a megerősített biztonsági intézkedések ellenére továbbra is nagy az áruszállítás elleni terrorcselekmények veszélye. Különösen Európában javult a légi közlekedés és a repülőterek, valamint a tengeri hajózás és a kikötők biztonságvédelme.

2.3 A 2320/2002/EK rendelet megállapította a polgári légi közlekedés és a repülőterek védelmének európai jogi keretét. A 725/2004/EK rendelet a tengeri hajózás és a kikötők védelmének fokozásáról szól, a 2005/65/EK irányelv pedig a kikötők egész területének védelmére vonatkozóan határoz meg intézkedéseket.

2.4 Az EGSZB sem maradt tétlen, több véleményt is elfogadott, elsősorban a légi közlekedés és a tengeri hajózás terén. A kikötők, a hajók és a kikötői létesítmények biztonságvédelmét illetően Anna BREDIMA-SAVOPOULOU, a (polgári) légi közlekedés biztonságvédelmével kapcsolatosan pedig Thomas MC DONOGH előadók nevét kell megemlítenünk. A szárazföldi szállításra vonatkozóan a „Szállítási módok biztonságvédelme” című, 2005. december 14-i feltárási véleményre utalunk, amelynek előadója Jan SIMONS volt.

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 Az Európai Bizottság szerint fokozni kell a szárazföldi áruszállítás biztonságvédelmét, és jelenleg nincsenek szabályok a teljes európai szárazföldi szállítási láncra vonatkozóan. A szállítási láncot ebben az összefüggésben olyan láncolatként határozza meg, amely a gyártóüzem telephelyétől a rakomány rendeltetési helyéig terjedően magában foglalja az összes szállítási és szállítással összefüggő műveletet.

3.2 A létező közösségi szállításbiztonsági intézkedések kiegészítéseként az Európai Bizottság olyan intézkedéseket javasol a

szárazföldi szállítási lánc biztonságának fokozása érdekében, amelyek a tagállamok számára kötelezőek, a szállítást végző vállalatok esetében önkéntesen választhatók. Ugyanakkor kijelenti, hogy a szóban forgó javaslat nem vonatkozik a személyszállítás biztonságvédelmére, különösen a tömeges személyszállításra, amely esetleg egy későbbi szakaszban kerül napirendre.

3.3 A rendeletjavaslat tehát a következő áruszállítási módokra vonatkozik: belvízi hajózás, vasút és közút.

3.4 A rendeletjavaslat mellett az Európai Bizottság egy közleményt is előterjesztett, amelyben számba veszi az áruszállítás biztonságával kapcsolatos legfontosabb aspektusokat, és megindokolja, hogy a rendeletjavaslat miért a legrealisztikusabb és legcélrányosabb módja az európai áruszállítási biztonság fokozásának.

3.5 A szállítási lánc védelmének fokozásáról szóló közlemény szerint az Európai Bizottság célkitűzései a következők:

- javítani a védelem szintjét a szállítási lánc teljes hossza mentén, a szabad áruforgalom korlátozása nélkül;
- létrehozni egy rendszerelvű megközelítésmódon alapuló, közös európai keretrendszert, a közös szállítási piac és a meglévő védelmi intézkedések sérelme nélkül;
- elkerülni, hogy akár európai, akár nemzeti szinten szükség-telen igazgatási eljárások jöjjenek létre és többletterhek merüljenek fel.

3.6 E célok elérése érdekében az Európai Bizottság olyan intézkedéscsomagot javasol, amely:

- olyan kötelező rendszert állít fel, amelyben a tagállamok védelmi minőségjelölést („megbízható vállalat”) hoznak létre a szállítási lánc azon közreműködői számára, amelyek megfelelnek az európai szinten meghatározott védelmi minimumkövetelményeknek, és amelyben ez a minőségjelölés a belső piacon belül kölcsönös elismerést élvez;
- a tagállamok számára előírt kötelezettségekkel párhuzamosan olyan önkéntes rendszert vezet be, amelyben a szállítási lánc közreműködői ösztönzők ellenében növelhetik védelmük szintjét;
- a szállítási lánc közreműködőinek feladatául írja elő azon védelmi szint kialakítását, amelyet az európai teherszállításban képviselni kívánnak;
- lehetővé teszi, hogy a „megbízható vállalatok” könnyítéseket élvezzenek a biztonsági ellenőrzések során, és a védelem területén versenytársaikkal szemben pozitív megkülönböztetésben részesüljenek, ami gazdasági és versenyelőnyül jár számukra;
- egy bizottság közreműködése révén lehetővé teszi a védelmi követelmények rendszeres naprakészé tételét és fejlesztését, ideértve az elismert nemzetközi előírások és szabványok bevezetését is.

3.7 Jelen véleményben az EGSZB megpróbálja elemezni az Európai Bizottság által javasolt intézkedéseket és az elemzés alapján megítéli, milyen mértékben lehet elérni a Bizottság által kitűzött célokat.

4. Általános megjegyzések

4.1 Mielőtt tartalmilag foglalkoznánk a közleménnyel és a rendeletjavaslattal, tisztáznunk kell az alkalmazott terminológiát. Az angol szöveg a „security”, a holland a „beveiliging”, a német pedig a „Sicherheit” szót használja. Bár az Európai Unió egyes országainak nyelvén nincs különbség a „biztonságossá tétel/biztonságvédelem” és a „biztonság” fogalmak között, a németben van. A német szövegben a „Sicherheit” szót a „Sicherung” szóval kell helyettesíteni, a tárgy ugyanis a „biztonságossá tétel”, azaz „biztonságvédelem”, és nem a „biztonság”.

4.2 Az Európai Bizottság szerint most, amikor létrejött a légi közlekedés és a repülőterek, illetve a tengeri hajózás és a kikötők biztonságvédelmének európai jogszabályi kerete, következő lépésként a szárazföldi szállítási módok szabályozását kell kidolgozni.

4.3 Az EGSZB szerint az Európai Bizottság elsiklik afelett a – saját maga által is megállapított – tény felett, hogy a légi és tengeri szállítási módok teljesen más jellegűek, mint a belvízi, a vasúti és a közúti szállítás. Míg a légi és tengeri közlekedés esetében korlátozott számú üzemeltetőről beszélhetünk, a belvízi hajózás és a közúti áruszállítás terén nagyon sok (körülbelül 500 000) kis, gyakran egyszemélyes vállalkozás tevékenykedik a piacon, nagyon kicsi vagy gyakran negatív árrést alkalmazva. Ha a szállítási lánc letelején elhelyezkedő gyártókat is beleszámoljuk, akkor 4,7 millióra tehető a szállítási láncban részt vevő vállalatok száma. Az EGSZB szerint ez különösen nagy hátrányt jelent az Európai Bizottság által javasolthoz hasonló intézkedések meghozatala esetében.

4.4 Az EGSZB szerint az Európai Bizottság helyesen állapítja meg, hogy a gyakorlatban szinte lehetetlen egységes, mindent átfogó biztonságvédelmi szabályokat és eljárásokat megállapítani a szárazföldi szállítási láncra vonatkozóan. Az Európai Bizottság úgy véli, hogy ezért a biztonságvédelemmel kapcsolatosan realisztikusabb egy olyan, minimumkövetelményekből álló keret létrehozása, amely a technológiai fejlődés és a veszélyforrások alakulásának viszonylatában kielégítő biztonsági szintet garantálhat.

4.5 Minden lánc olyan erős vagy olyan gyenge, mint a leggyengébb láncszeme. Ez a szállítási lánc biztonságára is érvényes. A javaslat szerint minden vállalat, vagyis a szállítási lánc minden tagja kizárólag csak a saját tevékenységének biztonságvédelméért vonható felelősségre, és a különböző vállalatok egyedi biztonsági intézkedéseinek összessége az egész lánc biztonságvédelmét eredményezi. Az EGSZB szintén úgy véli, hogy minden érintettnek felelősséget kell vállalnia a szállítási lánc rá eső részéért. Ugyanakkor utal arra, hogy a terrorcselekmények veszélye nemcsak egyes láncszemeket, vagyis egyes vállalatokat fenyeget, hanem – vagy sokkal inkább – az átrakodó pontokat és az infrastruktúrát is.

4.6 Az EGSZB szerint a javaslat nagyon alábecsüli a fizikai infrastruktúrát fenyegető veszélyeket, amelyek ellen a tagállami hatóságoknak kell védekezniük. Az EGSZB szerint nincs értelme beruházni a szállítási lánc egyes elemeinek biztonságvédelmébe, ha ugyanakkor a hatóságok nem tesznek beruházásokat a fizikai infrastruktúra magas biztonsági szintjének elérése érdekében.

4.7 Tekintve a javasolt intézkedések által esetlegesen érintett vállalatok mennyiségét, az intézkedések az Európai Bizottság szerint csak akkor lehetnek hatékonyak, ha tagállamonként egyetlen illetékes hatóságot jelölnek ki, amely koordinálja, végrehajtja és felügyeli a javaslatban leírt szállítási biztonsági intézkedések alkalmazását. Feltételezve, hogy a bizottsági javaslat helyénvaló, az EGSZB úgy véli, hogy – tekintettel ezen illetékes hatóságok kulcsfontosságú szerepére – a javaslat ebből a szempontból hiányos.

4.8 Az egységes európai szabályozási térség eléréséhez az EGSZB szerint fontos, hogy minden tagállamban ugyanolyan kritériumok alapján lehessen megkapni a „megbízható vállalat” címet, például egy lengyelországi fuvarozó ugyanolyan követelményeknek kell, hogy eleget tegyen a „megbízható vállalat” címért, mint egy portugáliai vagy görögországi. Csak ezután kerülhet sor a „megbízható vállalat” státusz kölcsönös elismerésére. A bizottsági javaslat nem szolgáltat elegendő garanciát arra, hogy elérhetőek az egyenlő feltételek. Az Európai Bizottság ugyan a mellékletek közé csatolt egy listát a teljesítendő minimális követelményekkel, az EGSZB szerint azonban ez nem nyújt elegendő garanciát az egyenlő feltételek biztosításához.

4.9 A szóban forgó bizottsági javaslat a lisszaboni stratégiát tekintve éppen egy olyan időszakban érkezett, amikor a tagállamok azon fáradoznak, hogy drasztikusan csökkentsék a rakodó és szállító szektor adminisztratív terheit. Bár érthető a bizottsági javaslat háttere, a rendelet bevezetésével járó adminisztratív terhek az érintett szektorok munkaadóira és munkavállalóira hárulnak. Az EGSZB véleménye szerint a nemzeti és nemzetközi hatóságoknak pénzügyi területen is beruházásokat kell tenniük.

4.10 Emellett a javaslat figyelmen kívül hagyja, milyen hatással járnak a „megbízható vállalat” minőségjelölésre vonatkozóan javasolt intézkedések a szárazföldi szállítási szektor munkaadói és munkavállalói számára. A munkavállalóknak képzéseket kell elvégezniük arra vonatkozóan, hogyan kell cselekedni a különböző helyzetekben, a vállalatoknak pedig számos biztonsági intézkedést kell tenniük, amelyek erősen megnövelik a költségeket, és amelyek esetében kétséges, hogy továbbháríthatók-e a megbízóra vagy az ügyfélre.

4.11 Az EGSZB szerint a bizottsági javaslat nem eléggé konkrétan írja le, milyen előnyökkel járhat a „megbízható vállalat” cím elnyerése, illetve hogyan valósíthatók meg és milyen méretűek ezek az előnyök.

4.12 Az EGSZB számára felmerül a kérdés, hogy az Európai Bizottság a rendeletjavaslat véleményezése során tudatában volt-e, milyen intézkedéseket tettek már meg a különböző szektorokban. Így például a közúti áruszállításra, legalábbis egy részére, mindazonáltal a legsérülékenyebb részére, az ADR (Európai megállapodás a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról) érvényes, a belvízi hajózásra pedig az ADNR egyezmény, amelynek 1.10. cikke szabályozza a belvízi áruszállítás veszélyeivel összefüggő kérdéseket. Hasonló megállapodások léteznek a vasúti áruszállításra vonatkozóan is. Az EGSZB

szerint ajánlatos lenne először szemügyre venni, hogy nem lenne-e ugyanilyen eredményes a fennálló intézkedések egyeztetése egy új rendelet javaslása helyett. Nem egyértelmű, hogy az Európai Bizottság fontolóra vette-e ezt a lehetőséget. Az adminisztratív terhek csökkentése szempontjából ajánlatos lenne elgondolkodni rajta.

4.13 Az Európai Bizottság továbbá úgy véli, hogy ha egy vállalat egyszer elnyerte a „megbízható vállalat” címet, akkor ennek következtében jelentősen csökkenhet a szállítmány kikötőkben és határállomásokon történő ellenőrzése. A javaslat nem garantálja, hogy ez valóban így fog történni, és nem szól ilyen megállapodásokról. Az EGSZB véleménye szerint – különös tekintettel az üzemeltetőktől és egyedi vállalatoktól elvárt erőfeszítésekre – bizonyosságot kell nyújtani a résztvevőknek a várható előnyökkel kapcsolatban, annál is inkább, mert a határon történő várakozást illető előnyök nem lényegesek, hiszen a belső határokon már nem kerül sor rendszeres ellenőrzésekre.

4.14 Az EGSZB utal arra, hogy a biztonsági intézkedéseknek olyanoknak kell lenniük, hogy ne jelentsenek akadályt bizonyos alapvető jogok, például a vállalati vagy szakszervezeti képviselői jog számára vagy bizonyos olyan, a vállalkozáson kívüli személyek számára, akik ideiglenesen, például áruakadás során részt vesznek a vállalat tevékenységében.

4.15 Az EGSZB továbbá arra a problémakörre is felhívja a figyelmet, amely elsősorban a nemzetközi közúti szállítás esetében jelenik meg. A parkolóhelyek gyakran olyannyira veszélyesnek bizonyulnak, hogy a járművezetők nem mernek megállni éjszakára, ezért a vezetési és a pihenőidő szabályozása nehezen betartható, a közlekedés biztonsága pedig csökken. Az EGSZB szerint sokkal több eszközt kellene beruházni a parkolóhelyek biztonságának növelésére, elsősorban a nemzetközi közúti szállításban éjszakai pihenésre használt parkolók esetében. Az EGSZB következképpen felszólítja az Európai Bizottságot, hogy nagyobb figyelmet szenteljen ennek a problémának, és dolgozzon ki olyan javaslatokat, amelyek nagyobb biztonságot eredményeznek.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Mielőtt részletesen foglalkozunk az Európai Bizottság által a biztonsági szint növelése céljából javasolt intézkedésekkel, ésszerű megvizsgálni, milyen biztonsági intézkedések meghozatalára került már sor a különböző szárazföldi szállítási módok terén.

5.2 A belvízi hajózási ágazat rendszeresen használja a tengeri kikötőket be- és kirakodás céljából. Ebben az esetben az ISPS Kódex érvényes (ISPS: Nemzetközi Hajó és Kikötői Berendezések Biztonsága, *International Ship & Port Facility Security*).

5.3 A vasúti közlekedési szektor hagyományosan nagyra tartja a személyzet és a szállítmány biztonságát. Ebben az összefüggésben erősíteni kellene a rugalmas és gyakorlatközpontú veszélyértékelés elvét. Biztonsági intézkedések megtétele során különös figyelmet kell fordítani az olyan sebezhető helyekre, mint a pályaudvarok és rendező-pályaudvarok. A nemzetközi áruszállításra vonatkozó biztonsági intézkedésekre az UIC-nek (Vasúttársaságok Nemzetközi Szövetsége, *Union Internationale des Chemins de Fer*) kellene ajánlásokat tennie.

5.4 A közúti áruszállítás – beleértve a fuvarozócégeket és a saját áruikat szállító vállalatokat is – számtalan, főként kis- és mikrovállalkozásból áll, ezért igen sebezhető. Az átfogó nemzetközi szervezet, a Nemzetközi Közúti Szállítók Egyesülete (*International Road Transport Union, IRU*) biztonsági iránymutatásokat (*Security Guidelines*) dolgozott ki a vezető beosztásban lévők, gépkocsivezetők és megbízók számára. Emellett létrehozta a vámhatóságokkal való önkéntes együttműködésre vonatkozó szerződéses keretét.

5.5 A 4.4. pontban említett biztonsági iránymutatások a következőkből indulnak ki:

- A biztonsági intézkedések ne legyenek olyan szigorúak, hogy nyomukban ellehetetlenül a vállalat megszokott működése.
- Minden új biztonsági intézkedés legyen arányban a kitűzött céllal, a velejáró költségekkel és a közlekedésre gyakorolt hatásával.
- Az egyes államok által foganatosított egyoldalú intézkedések nem elfogadhatóak.
- A biztonsági intézkedéseket úgy kell kialakítani, hogy azok érthetőek és elfogadhatóak legyenek.
- A szállítás nemzetközi jellegét tekintve fontos, hogy a megálapítandó biztonsági intézkedések végrehajtása egységes és arányos legyen, kerülje a diszkriminációt és ne – vagy minél kevésbé – akadályozza a leghatékonyabb kereskedelmi áramlatokat.

5.6 Az EGSZB nyomatékosan utal a csővezetékek biztonsági szempontból sebezhető helyzetére. A bizottsági dokumentum figyelmen kívül hagyja ezt a szállítási módot is, amely ugyan bonyolult kérdést jelent a biztonság szempontjából, az érintett vállalatok csekély száma miatt viszont jól áttekinthető. Az EGSZB azt ajánlja, hogy különleges figyelmet fordítsanak a – szállítási mód mellett infrastruktúrát is jelentő – csővezetékek biztonságára.

5.7 A 3.7. pontban leírtaknak megfelelően az EGSZB előnyösnek tartja minden tagállamban egyetlen olyan hatóság kijelölését, amely koordinálja, végrehajtja és felügyeli a szállítási lánc biztonságát, amennyiben ez a szerv a felelősség mellett megfelelő hatáskört is kap fellépéséhez. Ez utóbbi nem szerepel explicit formában a rendeletjavaslat szövegében. Most, hogy egy ilyen nagy súlyú eszköz, mint egy rendelet folytán alkalom nyílik rá, az EGSZB a fentiekre vonatkozóan részletes iránymutatások megfogalmazását ajánlja, hogy a tagállamok szintjén adott legyen az egységes megközelítés.

5.8 A rendeletjavaslat javasolja, hogy a tagállamok készítsenek szabályozást arra, hogy az illetékes központi hatóság a „megbízható vállalat” címet ítélhesse oda olyan szállítási vállalatoknak, amelyek a szállítási lánc számos részletesen meghatározott tevékenységében érintettek. A címet hároméves időszakra lehet odaítélni, amely meghosszabbítható, ha a „megbízható vállalat” továbbra is eleget tesz a rendeletjavaslatban szereplő követelményeknek. Az olyan vállalatok esetében, amelyek egyszer már megkapták a „megbízható vállalat” címet, kevésbé szigorú biztonsági ellenőrzéseket kell alkalmazni.

5.9 Az EGSZB szerint az Európai Bizottság elképzelése túlságosan naiv. A rendeletjavaslat szövegéből nem derül ki, hogyan épüljön fel a tagállamonkénti egyetlen ilyen szerv, valamint milyen eljárás és milyen kritériumok alapján legyen a kérelmezők számára odaítélhető a „megbízható vállalat” cím.

5.10 Csak a mellékelt közleményben olvasható, hogy a vállalatoknak bizonyos biztonsági minimumkövetelményeknek kell eleget tenniük. Ezeket a minimumkövetelményeket a tagállamoknak maguknak kellene kidolgozni a „megbízható vállalatokra” vonatkozó szabályozás keretében. Ha tagállamonként kezelik a minimumkövetelményeket, akkor semmiféle garancia nincs arra, hogy az Európai Unióban létrejön a minimumkövetelmények összehangolt rendszere, sőt éppen ellenkezőleg: az EGSZB attól tart, hogy egy összehasonlíthatatlan rendszer jön létre, ha a minimumkövetelményekkel szemben nem támasztanak formai és tartalmi követelményeket. Mint már a 3.8. pontban említettük, az EGSZB kétségesnek tartja, hogy ezen a módon elérhető-e az egyenlő feltételek. Azt tanácsolja az Európai Bizottságnak, hogy különös figyelmet fordítson arra a kérdésre, hogyan érhető el, hogy minden tagállamban formailag és tartalmilag ugyanolyan legyen a „megbízható vállalat” státusz.

5.11 A „megbízható vállalat” cím kölcsönös elismerésének rendszere miatt az Unióban is elő fog fordulni a nem egyenlő bánásmód, vagyis a verseny torzításának bizonyos formája.

5.12 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a „megbízható vállalat” fogalom tartalma szállítási módokként változhat. A vasúti szállítási piac például néhány nagyvállalatból áll, míg a közúti szállítási szektor körülbelül 500 000, jórészt kisméretű vállalatból.

5.13 Az EGSZB-t nem győzték meg a „megbízható vállalatnak” a bizottsági rendeletjavaslat 6. cikkében leírt előnyei. A tagállamoknak gondoskodniuk kellene arról, hogy a „megbízható vállalatok” bizonyos könnyítéseket élvezzenek és a biztonsági ellenőrzések keretében egyszerűsített eljárás, úgynevezett „gyorsított ügyintézés” alá essenek. Az Európai Bizottság szerint ez azt jelentené, hogy ebben az esetben kevésbé szigorúak a biztonsági ellenőrzések. Az EGSZB szerint a megfogalmazás annyira homályos és bizonytalan, hogy rengeteg kérdés merül fel a gyakorlati megvalósíthatóságot illetően.

5.14 A szövegösszefüggésből úgy tűnik, hogy a bizottsági javaslatok alkalmazásához szükséges intézkedések finanszírozása, bármilyen formában is történjen, a tagállamok feladata lesz. Az EGSZB szerint ez súlyos terhet jelent a tagállamoknak. Elengedhetetlennek tűnik, hogy pontosan meghatározzuk az egyes tagállamok, illetve a „megbízható vállalatok” felelősségének és együttműködésének keretét. A Bizottság által javasolthoz hasonló rendszer létrehozásához és fenntartásához szükséges költségek, tekintve a sok apró célcsoportot, magasak lesznek.

5.15 Nyilvánvaló, hogy a tagállamok kormányai fedezik azokat a költségeket, amelyek a szabályozás kidolgozásához és végrehajtása felügyeletéhez kapcsolódnak. Emellett az Európai Uniónak eszközöket kell rendelkezésre bocsátania az EU-n kívüli országok különböző módokon történő támogatására, hogy ezek az országok is képesek legyenek ugyanolyan biztonsági szint elérésére, mint az Unió országai. Az EGSZB ezt a szárazföldi szállítási módok nemzetközi jellegére való tekintettel tartja fontosnak.

5.16 A biztonságossá tételre való beruházási költségeket, valamint az ahhoz kapcsolódó folyó költségeket, pl. a személyzeti, a biztosítási, a tájékoztatási költségeket a biztonsági intézkedéseket meghozó vállalatoknak kellene fedezniük, illetve be kell építeniük őket az árakba. Gondolni kell arra is, hogy ha egy vállalat elnyeri a „megbízható vállalat” címet, akkor következőképpen alacsonyabb legyen a biztosítási díja. Közélebről szemlélve az a helyzet alakul ki, hogy a szállítási piacon párhuzamosan fognak tevékenykedni „megbízható vállalatok” és olyanok, amelyek nem rendelkeznek ezzel a címmel. Ez ahhoz vezethet, hogy a vállalatok két csoportra oszlanak: egyrészt lesznek vállalatok, amelyek biztonságos, de drága szolgáltatásokat nyújtanak, másrészt olyanok, amelyek nem vállalják a magasabb biztonsági normákkal járó költségeket, ezért olcsóbban kínálhatják szolgáltatásaikat.

5.17 A rendeletjavaslat (11) preambulumbekzdésében a „területükön székhellyel rendelkező gazdasági szereplők” kifejezésben a holland változat helyesen használja a „gevestigd” (szó szerint: „telepített, letelepedett”) szót. Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy egyes nyelvi változatokban (például a lengyel szövegben) a „tevékenységet végző” kifejezés szerepel, amely teljesen mást jelent.

Kelt Brüsszelben, 2006. december 13-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS