



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 27.2.2006
COM(2006)79 végleges

2006/0025(COD)

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI
PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK
ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

a szállítási lánc védelmének fokozásáról

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a szállítási lánc védelmének fokozásáról

{SEC(2006)251}

(előterjesztő: a Bizottság)

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI
PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK
ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

a szállítási lánc védelmének fokozásáról

1. A szállítás védelmének igénye
 - 1.1. A demokráciára és a szabadságra a terrorizmus jelenti az egyik legnagyobb fenyegetést. Továbbra is nagy a kockázata egy, a teherforgalom ellen irányuló terrortámadásnak. Emberéletben és a gazdaság szempontjából a potenciális károk egyaránt beláthatatlanok, megjósolhatatlanok.
 - 1.2. A szállítás védelme létfontosságú, világméretű problémává nőtt. Az Európai Uniót is érinti, hiszen az EU mint kereskedelmi partner által betöltött szerepet az összes közlekedési módon alapuló, az összes szinten megvalósuló hatékony és megbízható szállítás határozza meg. Egyre több kereskedelmi partner fog bele a teherszállítás védelmével összefüggő feladatok megoldásába. Valóban: az Egyesült Államok máris bevezetett néhány védelmi intézkedést az importtal kapcsolatban, ami nem hagyja érintetlenül az európai szállítási láncokat sem.
 - 1.3. Az elmúlt időszakban Európában jelentősen javult a közlekedés védelme: európai jogszabályi keretet kapott a légi közlekedés és a repülőterek védelme,¹ megerősödött a tengerhajózás és a kikötői terminálok védelme,² és a tengeri kikötők védelmének fokozását célzó jogalkotási folyamat közelmúltbeli lezárását követően várhatóan jelentősen javul a kikötők teljes területének védelme is.³
 - 1.4. A Bizottság már 2003-ban rámutatott, hogy szükséges volna fokozni a szárazföldi teherszállítás védelmét.⁴ Jelenleg nincsenek érvényben olyan előírások, amelyek az európai szárazföldi szállítási lánc egészét szabályoznák. Szállítási lánc alatt azt a láncolatot értjük, amely a gyártóüzem telephelyétől a rakomány rendeltetési helyéig terjedően magában foglalja az összes szállítási és szállítással összefüggő műveletet.
 - 1.5. A terrortámadás fenyegető veszélye rámutatott a szállítási lánc sebezhetőségére és a cselekvés szükségességére: az emberek elvárják, hogy intézkedések szülessenek a mindennapi életükhöz elengedhetetlen szállítási lánc védelme érdekében, a gazdaság szereplői pedig többé nem engedhetik meg maguknak, hogy ne törődjenek a védelem kérdésével, és egy esetleges terrortámadás esetén ne biztosítsanak védelmet alkalmazottaiknak, vállalatuknak, ügyfeleiknek és a lakosságnak.

¹ 2320/2002/EK rendelet, HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

² 725/2004/EK rendelet, HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

³ 2005/65/EK irányelv, HL L 310., 2005.11.25., 28. o.

⁴ A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a tengerhajózás védelmének fokozásáról, COM(2003) 229 végleges, 2003.5.16., 18. o.

- 1.6. A terrorizmus elleni küzdelemmel összefüggésben az EU államfői sürgették „a közlekedési rendszerek valamennyi formájának megerősítését, különösen pedig a jogi keret fejlesztését és a megelőző mechanizmusok javítását”.⁵
- 1.7. A hallgatás nem megoldás. A Bizottság ezért javasolja, hogy a közlekedés védelmének területén meglévő szabályok kiegészítése céljából a Közösség tegyen lépéseket a szárazföldi szállítási lánc védelmének fokozása érdekében. Ez a javaslat nem terjed ki az utasforgalom és különösen a tömegközlekedési rendszerek védelmére; ezekkel a kérdésekkel szükség szerint a későbbiekben kell foglalkozni.
2. A szállítási lánc védelmének javítása felé
- 2.1. A sürgős fellépés szükségességére és az Európai Tanács következtetéseire tekintettel a Bizottság közleményt nyújt be és jogalkotási javaslatot terjeszt elő a szállítási lánc védelmének fokozásáról.
- 2.2. A közlemény a teherszállítás védelmével kapcsolatban számba veszi mindazokat az alapvető tudnivalókat, amelyekre egy ezen a területen tett kezdeményezés során feltétlenül tekintettel kell lenni. Áttekinti az egyes lehetőségek előnyeit és hátrányait, és elmagyarázza, hogy miért a javasolt jogszabályi intézkedések a legvalószerűbbek és a legcélszerűbbek az európai teherszállítás védelmének fokozására.
- 2.3. A javaslat célja, hogy az európai teherszállítás esetleges terrortámadásokkal szembeni védelmének fokozásán keresztül javítsa a szállítási lánc védelmét.
- 2.4. A Bizottság javaslatának 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 szükségtelen igazgatási eljárások jöjjenek létre és többletterhek merüljenek fel.
- 2.5. A Bizottság által javasolt intézkedés:
- 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 lefektetett 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;

⁵ Az EU nyilatkozata a terrorizmus elleni küzdelemről, 2004. március 25, 7906/2004, 2004. március 29.

- 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. A legfontosabb kérdések és a Bizottság válaszai

Milyen szintű védelem szükséges?

- 3.1. Számos szállítási lánc két kulcsfontosságú eleme: a repülőterekkel együtt vett légi szállítás, valamint a tengeri kikötőkkel együtt vett tengeri szállítás máris erős védelmet épített ki olyan szabályok és intézkedések formájában, amelyek részletes, jogilag kötelező előírásokat és ellenőrzéseket foglalnak magukban. A szállítási lánc fennmaradó elemei esetén hasonló megoldással kétségtelenül fokozódna a teljes szállítási lánc védelme.
- 3.2. Ha azonban összehasonlítjuk a tengeri és a légi szállítást a szállítási lánc egészével, alapvető különbségeket fedezünk fel. A tengeri és a légi szállítási piac jellegzetessége, hogy korlátozott számú gazdasági szereplő tevékenykedik – ami nagyon fontos – földrajzilag jól körülhatárolható, jól ellenőrzés alatt tartható területen. Hozzá vannak szokva a védelmi előírásokhoz.
- 3.3. A szárazföldi szállítási lánc egészében véve teljesen eltérő jellegzetességeket mutat. Csak a közlekedésben és a kapcsolódó tevékenységekben több mint félmillió⁶ vállalat vesz részt a multinacionális mamutcégektől az apró szolgáltatókig, és ezek különböző kulturális és üzleti szokásokat testesítenek meg. A teljes Közösséget lefedik. Legtöbbjük egyelőre nem rendelkezik biztonságirányítási rendszerrel, és a védelmi szintek általában még kialakulófélben vannak.
- 3.4. Az EU-n belül a szállítási lánc valamennyi közreműködője esetén növelni kell a védelmi kérdésekkel szemben tanúsított tudatosságot. A szállított árutól, a vállalat láncon belül elfoglalt helyétől és az infrastruktúra sebezhetőségétől függően meghatározható a szükséges védelmi szint. A valamennyi érintettre vonatkozó, erőteljesen előíró jellegű védelmi intézkedések a szállítási lánc szétzilálódását eredményeznék. Mégis, egyre több vállalat alakítja ki saját biztonságirányítási rendszerét nemcsak saját tevékenységének és hírnevének védelme érdekében, hanem azért is, hogy ezen keresztül válassza meg partnereit a szállítási láncban.

⁶ Az *EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2004* kiadvány 3.1.12. fejezetében található becslés szerint. Az EU 25 tagállamára vonatkozó számadat nem tartalmazza az áruk előállításával foglalkozó vállalatokat, amelyek a szállítási lánc kiindulópontját képezik. Ha ezeket is figyelembe vesszük, összesen 4,7 millió olyan vállalat adódik, amely rész vesz a szállítási láncban.

- 3.5. Mindezek fényében gyakorlati szempontból lehetetlennek tűnik, hogy egyetlen, mindenre kiterjedő lépésben olyan védelmi szabályok és intézkedések jöjjenek létre a szárazföldi szállítási láncban, amelyek felérnek a légi és a tengeri szállításban már meglévőkkel. Sokkal inkább valószínű minimális védelmi követelmények olyan keretrendszerét felállítani, amely a technológiai fejlődéssel és a kockázatok alakulásával összhangban fokozatosan fejlődve gondoskodik a gazdasági környezet kielégítő védelmi szintjéről.

Csak a konténeres teherszállításra vonatkoznak védelmi szabályok?

- 3.6. Nem vitás, hogy a legtöbb jelenlegi kezdeményezés és fellépés mind nemzeti és nemzetközi szinten, mind egyes vállalatok szintjén a konténeres intermodális szállításra összpontosít. Ez érthető, hiszen jogosak azok a félelmek, hogy a konténerekben a lehetőségekkel visszaélve terroristáknak szánt csempészett fegyverek, netán vegyi, biológiai, sugárzó vagy nukleáris fegyverek lapulhatnak.
- 3.7. Nemcsak a konténerek számítanak ugyanakkor potenciális célpontnak. Az Európán belüli áruforgalom többféle egységgrakománnyal dolgozik, amelyek egyformán kísértést jelenthetnek a terroristák számára. Az említett aggály végső soron valamennyi teherszállítási formával szemben megfogalmazható, hiszen valamilyen formában mindegyikkel vissza lehet élni.

Csak konkrét területekre vagy a szállítási lánc egészére vonatkoznak védelmi szabályok?

- 3.8. Nagy a kísértés, hogy a szállítási láncban a védelmi szintek növelésére irányuló erőfeszítések bizonyos számú jól meghatározott területre összpontosuljanak: folyik az illetéktelen beavatkozással szemben ellenállóbb ólomzárak kifejlesztése, a legtöbb logisztikai központ megszigorította a belépési szabályokat, és számos cég háttérellenőrzéseket és azonosítókártyákat vezetett be alkalmazottai számára. Egyre nagyobb a kockázatokkal szembeni tudatosság.
- 3.9. Ezek a fejlemények üdvözlendők. Hatókörük ugyanakkor korlátozott, és a szállítási lánc védelme tekintetében nem kínálják azt a rendszerelvű szemléletmódot, amely szükséges volna ahhoz, hogy egy esetleges terrorfenyegetésre vagy terrortámadásra a lehetőségekhez képest minél gyorsabban és minél hatékonyabban reagálni lehessen.
- 3.10. A szállítási lánc számos műveletből és a hozzájuk kapcsolódó folyamatokból tevődik össze, és a gyártóüzem telephelyétől a rakomány rendeltetési helyéig terjed. Ezek a műveletek egymástól kölcsönösen függenek, csakúgy, mint a végrehajtásukért felelős közreműködők. Valamennyi különálló alkotóelemet, beleértve az információáramlást is, össze kell fogni annak érdekében, hogy a teljes szállítási lánc mentén magas szintű védelmet lehessen elérni.
- 3.11. Ha a védelem csak meghatározott kulcsterületeken javul, akkor fennáll a veszélye annak, hogy az egymástól elszigetelt fejlesztések nem fejtik ki a kívánt hatást. A biztonságos ólomzárak bevezetése például mit sem ér, ha nem jár együtt például az alkalmazottak kellően tudatos viselkedésével. Egy többszereplős szállítási láncban hiába teljesen megbízható valamelyik rész, amelyben egy adott biztonsági elem alapvető fontosságot kap, a védelem szintje mégsem javul, ha a szállítási lánc egy másik részén, ahol más biztonsági elemek meghatározóak, a védelem szintje nem

elég magas. Nemzetközi szinten csak a teljes, megbízható szállítási láncot ismerik el. A különböző biztonsági elemek az érintett gazdasági szereplőknek és szállítási láncoknak megfelelően egyedi intézkedéseket igényelnek.

- 3.12. Mindezek fényében a szállítási lánc területén célszerűbbnek látszik közösségi védelmi keretrendszer kialakítására összpontosítani, semmint foltokban fejlesztgetni a meglévő rendszert. Ez a választás ugyanakkor semmi esetre sem zárja ki, hogy egyes területekre közösségi szinten meghatározott részletes minimumkövetelmények vagy akár részletes szabályok vonatkozzanak. Mint később látni fogjuk, ennek a keretnek a szállítási lánc minden elemére vonatkozó minimumkövetelményeket, valamint a szükségesnek ítélt körben konkrét technikai szabályokat egyaránt tartalmaznia kell. Ugyanakkor arról is gondoskodni kell, hogy mindegyik esetben lehetőség legyen a szabályos időközönkénti, rendszeres kiigazításra.
- 3.13. Ez a keret útmutatással szolgálhat mindazon gazdasági szereplők számára, amelyek gyakran hatalmas összegeket fordítanak védelmük fokozására.

Ki legyen felelős a védelemért?

- 3.14. El kell dönteni, hogy egyetlen közreműködő legyen-e felelős a teljes szállítási lánc védelméért, vagy az egyes közreműködők külön-külön viseljék-e a felelősséget a szállítási lánc rájuk eső részéért. Ez nagyon fontos kérdés, mert a szállítási lánc nagyon sok közreműködőt foglal magában.
- 3.15. A szállítási lánc rendszeren a gyártóüzem telephelyén indul a szállítmány előkészítésével. Az árut konténerekbe rakhatják vagy másképp csomagolhatják. Előfordul, hogy ezután a gyártóüzem telephelyén belül összegyűjtik, és egyetlen közlekedési mód igénybevételével rendeltetési helyére fuvarozzák. Raktárakba, nyílt tárolóterületekre vagy szárazföldi terminálokba is kerülhet, ahonnan másik közlekedési mód igénybevételével tovább fuvarozhatják. A folyamatba szállítmányozók, ügynökök és üzletkötők is bekapcsolódhatnak. A szállítási lánc minden egyes eleméhez információs folyamatok járulnak, amelyek gyakran egészen bonyolultak is lehetnek.
- 3.16. Nagy a kísértés, hogy a teljes szállítási lánc védelméért egyetlen közreműködő legyen felelős. Mi sem lenne egyszerűbb. Ez a megoldás azonban nem felelne meg a piac realitásainak. Természetesen létező gyakorlat, hogy egyes szakosodott gyártók méretüknél és tevékenységük jellegénél fogva maguk végzik, de legalábbis ellenőrzésük alatt tartják az összes szállítási műveletet. Ilyenkor egyszerű eldönteni, kinek kell felelnie a teljes szállítási lánc védelméért.
- 3.17. Rendes körülmények között azonban nem a gyártást végző vállalat végzi valamennyi szállítási műveletet. Szakosodott cégek is közreműködnek: vasúttársaságok, hogy csak egy példát említsünk. A gyártó voltaképpen gyakran nem is tudja, és nem is szükséges tudnia, milyen vállalat milyen közlekedési mód igénybevételével fuvarozza áruját. Ugyanezek a megfontolások a szállítási lánc más közreműködőire is érvényesek. Előfordul, hogy egy-egy vállalat a lánc több elemét is ellenőrzése alatt tartja, ritkább esetben az első szakasz, a gyártóüzem telephelye kivételével akár az egész láncot is. Az ilyen vállalat felelőssége több szakaszra is kiterjed.

- 3.18. Ezek a megfigyelések egyetlen gyakorlati következtetés levonását teszik csupán lehetővé: a szállítási lánc minden egyes közreműködője saját – de csakis saját – tevékenysége megbízhatóságáért felelhet. A különálló védelmi intézkedések a teljes lánc védelmévé állnak össze.
- 3.19. A szállítási lánc elemzése alapján négy tevékenységcsoport különíthető el, amelyek a védelem szempontjából külön jellegzetességekkel rendelkeznek:
- áruk előkészítése szállításra és elszállítása a gyártó telephelyéről;
 - árufuvarozás;
 - áruk szállítmányozása;
 - raktározás, tárolás és szárazföldi terminálműveletek.

Hogyan használhatók fel a meglévő uniós jogintézmények a szállítási lánc védelmének fokozásában?

- 3.20. A közösségi vámszabályok⁷ bevezetik az „engedélyezett gazdálkodó” fogalmát. Mindazok a gazdasági szereplők, amelyek bizonyos megbízhatósági kritériumoknak megfelelnek, jogosultak az „engedélyezett gazdálkodó” címre, amelynek alapján könnyítéseket élveznek a biztonsággal és a védelemmel összefüggő vámvizsgálatok során, illetőleg alkalmazhatnak bizonyos, a vámszabályokban meghatározott egyszerűsítéseket. Ez utóbbi gazdasági szempontból különösen értékes, hiszen a kérdéses vállalatok ily módon saját igényeik alapján határozhatják meg az anyagmozgásokat.
- 3.21. A repülőterek védelmét szabályozó közösségi rendeletben⁸ a „meghatalmazott ügynök” vagy a légifuvarozó egy megbízót „ismert megbízónak” tekinthet, ha ez utóbbi megfelel néhány, a védelemmel összefüggő feltételnek. A jogintézmény lényege, hogy az „ismert megbízótól” származó rakományon bizonyos biztonsági ellenőrzéseket nem kell elvégezni.
- 3.22. Mindkét intézmény azon alapszik, hogy bizonyos könnyítéseket élvezhetnek mindazok a cégek, amelyek önként eleget tesznek bizonyos követelményeknek és amelyeket a hatóságok átvilágítottak. A hatóság rendszeresen ellenőrzi őket. Alkalmos módosításokkal lényegében ugyanez az elv: a „megbízható vállalat” intézménye kínálkozik megoldásként a szállítási lánc védelmének területén is.
- 3.23. Különös minimumkövetelményeket kell előírni azon gazdasági szereplők számára, amelyek a négy tevékenységcsoport valamelyikében tevékenykednek:
- áruk előkészítése szállításra és elszállítása a gyártó telephelyéről;
 - árufuvarozás;
 - áruk szállítmányozása;

⁷ 648/2005/EK rendelet, HL L 117., 2005.5.4., 13. o.

⁸ 2320/2002/EK rendelet, HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

– raktározás, tárolás és szárazföldi terminálműveletek.

- 3.24. A „megbízható vállalatok” tagállamonként felállítandó rendszere lehetővé teszi, hogy a szállítási láncban közreműködő vállalkozások igazolhassák, hogy megfelelnek a védelmi minimumkövetelményeknek. A „megbízható vállalat” cím olyan vállalatoknak ítélhető oda, amelyekről bebizonyosodik, hogy megfelelnek a követelményeknek. Ebből a célból a tagállamok igénybe vehetik meglévő rendszereiket és eljárásaikat, de dönthetnek úgy is, hogy a szállítási lánc számára külön rendszert hoznak létre. A végrehajtásnak ellenőrzést is magában kell foglalnia; nincs bizalom ellenőrzés nélkül.
- 3.25. Mivel lehetetlen volna megkövetelni, hogy a szállítási lánc közreműködőinek döntő többsége megfeleljen a vonatkozó minimumkövetelményeknek, mint ahogy az sem valószínű, hogy a tagállamok ellenőrizni tudják a megfelelést, a követelmények teljesítése önkéntes alapon történik. Egyetlen gazdasági szereplő sem kényszeríthető arra, hogy csatlakozzon a „megbízható vállalatok” rendszeréhez.
- 3.26. A közös piac egységének megőrzése érdekében minden tagállam köteles lesz elismerni a többi tagállam által odaítélt „megbízható vállalat” címeket mindenkor, ha a kérdéses „megbízható vállalat” az adott állam területén gazdasági tevékenységet kíván folytatni.
- 3.27. A tagállamok indokolt esetben a „megbízható vállalatok” körére korlátozhatják a bejutást egyes létesítményekbe, illetve a hozzáférést egyes infrastruktúrákhoz.

Milyen előnyöket kínál a „megbízható vállalatok” rendszere?

- 3.28. A „megbízható vállalatok” rendszerének sikeres megvalósítása azon múlik, milyen kézzelfogható gyakorlati előnyöket biztosít a hatóságok és a szükséges ráfordításokat felvállaló gazdasági szereplők számára.

3.28.1. Közforrások felhasználása. A védelem kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóságok az ellenőrzésre szánt erőforrásaikat azokra a gazdasági szereplőkre összpontosíthatják, amelyek nem vesznek részt a rendszerben; ez természetesen nem sérti a hatóságok azon jogát, hogy a szükségesnek ítélt terjedelemben a „megbízható vállalatokat” is ellenőrizzék. Ugyanez a módszer a vámhatóságok és az „engedélyezett gazdálkodók” összefüggésében sikeresnek bizonyult. Alaptalan volna a feltételezés, hogy a védelem kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóságok nem járnak jól, ha jobban összpontosíthatják tevékenységüket.

3.28.2. Egész Európát felölelő, összehangolt fellépés. A hatóságok most először Európa egészére kiterjedően, közös felismerés, közös célok és közös kritériumok alapján foglalkozhatnak a szállítási lánc védelmével.

3.28.3. Kapcsolódás a megbízható tengeri és légi szállításhoz. A szigorú közösségi védelmi szabályok betartására kötelezett repülőterek és tengeri kikötők (a kikötői létesítményeket is beleértve) joggal bízhatnak abban, hogy a „megbízható vállalatok” láncolatából területükre érkező áru védelme a szállítási lánc teljes hossza mentén kielégítő volt. A „megbízható vállalatokat”, például „gyorsított ügyintézés” révén, preferenciális bánásmódban kell részesíteni.

3.28.4. Elismerés egész Európában. A nemzeti hatóság által odaítélt „megbízható vállalat” cím európai szintű elismerése mind a kérdéses vállalat, mind a tagállamok szempontjából hasznos: a vállalat az EU-ban mindenütt élvezzi az elismeréssel járó előnyöket. A tagállamok nyugodtan megbízhatnak a többi tagállam által odaítélt címekben, hiszen tudják, hogy az odaítélés egységes európai szabályok alapján, közösen kialakított európai védelmi minimumkövetelmények alkalmazásával történt.

3.28.5. Integrálódás a szállítási láncok globális védelmi rendszerébe. Ha hasonló védelmi előírások vannak érvényben, az EU külső határán biztonsági ellenőrzéseket végző vámhatóság az „engedélyezett gazdálkodók” rendszerében elismeri a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóság által odaítélt „megbízható vállalat” címet, az export és az import tekintetében egyaránt. A szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóság ugyanígy tesz az „engedélyezett gazdálkodók” vonatkozásában. A vámhatóságok jelenlegi munkája és – megvalósulásuk esetén – az e közleményhez mellékelt javaslatban előírt feltételek kompatibilis rendszert alkotnak, amely kölcsönös elismerést tesz lehetővé. A „megbízható vállalatok” rendszere lehetővé teszi azt is, hogy az európai exportőrök az Egyesült Államokban importkönnyítéseket élvezzenek, de más nemzetközi fejleményeknek is elébe megy. Az európai rendszer modellként szolgálhat a szállítási láncok globális védelmére a Vámügyi Világszervezet által kidolgozott ajánlásokban foglaltak gyors, világméretű megvalósulásához.

3.28.6. Üzleti kapcsolatok. A „megbízható vállalat” joggal dicsekedhet el ügyfelei és partnerei előtt, hogy az ellátási láncban képes kiküszöbölni a védelmi problémákat. Könnyebben talál magának felelősségteljes, védelemtudatos üzletfeleket, a védelem kérdésével mit sem törődő cégek pedig rosszul járnak.

3.28.7. Hatékonyabb és rugalmasabb üzletmenet. A szomszédos területeken szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy a gazdasági szereplők sokat nyerhetnek a „megbízható vállalatok” rendszerében való részvétellel. A tengerhajózásban a CSI (Container Security Initiative, konténervédelmi kezdeményezés, Egyesült Államok) rendszer létrehozásáról – bár nem kifejezetten azért került rá sor, hogy a résztvevők gazdaságilag jól járjanak – széles körben azt tartják, hogy több pozitív gazdasági mellékhatással is járt: az operatív rendszerek javulásával, a szállítási és más folyamatok kézben tarthatóbbá és kiszámíthatóbbá válásával, megbízhatóbb feldolgozási időkkal és kevesebb lopás miatti veszteséggel. Néhány, nemrégiben megjelent tudományos publikáció⁹ rámutat, hogy számos területen több, a szállítási láncokhoz és az abban részt vevő vállalatokhoz kapcsolódó költségtényező pozitív irányban mozdul el a védelmi intézkedések fokozásának következtében.

Szükséges-e közösségi keretrendszer?

3.29. A tagállami hatóságok szeretnék biztosan tudni, hogy minden tagállamban ugyanazok a védelmi minimumkövetelmények vannak érvényben, és ezeket be is tartják. Mivel a szállítási lánc közreműködői számára a közös piac mára realitássá vált, minden nemzeti hatóság találkozni fog olyan gazdasági szereplőkkel,

⁹ James B. Rice, Jr.–Philip W. Spayd: „Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits”, 2005. május (Massachusetts Institute of Technology); Hau L. Lee–Seungjin Whang: „Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management”, International Journal of Production Economics, 2004.

amelyeknek egy másik tagállam odaítélte a „megbízható vállalat” címet, és amelyek ennek alapján elvárják, hogy ugyanazokat a könnyítéseket élvezhessék, mint a nemzeti cégek. A nemzeti hatóságoknak bízniuk kell abban, hogy a szabályokat egész Európában egységesen alkalmazzák.

- 3.30. Bár a szállítási műveletek nagy százaléka mindig is az Európai Unió földrajzi határain belül fog megvalósulni, nem elhanyagolható az a rész sem, amely más európai és Európán kívüli országokat is érint. Az EU-n kívüli országokban is vannak kezdeményezések a szállítási lánc védelmének fokozására. Bár a külső dimenzió szükségszerű velejárója, hogy a folyamatban mindkét ország vámhatósága részt vesz, elkerülhetetlen, hogy a nemzeti védelmi rendszerek megfontolás tárgyává váljanak. Az egységes, mihamarabb létrehozandó európai rendszer várhatóan jelentős hatást gyakorol az EU-n kívüli országokban lezajló fejleményekre, és bizonyosan sokkal inkább, mint a nemzeti szabályok foltszerű, szervezetlen fejlesztgetése.
- 3.31. A szállítási lánc védelmének globális aspektusai szükségessé teszik a közösségi keretrendszert.

4. Következtetés

A Bizottság véleménye szerint meg kell tenni az első lépést a teljes szállítási lánc védelmének javításában. A piac méretét és összetettségét figyelembe véve legalkalmasabb megoldásként önkéntes, de irányított keretrendszer kialakítása kínálkozik a szárazföldi szállítási lánc védelme területén.

Ez a keretrendszer elősegíti a különböző szállítási módok és az érintett gazdasági szereplők közötti kapcsolatok további fejlődését, és ezzel növeli a szállítási lánc egészének védelmét. A „gyorsított ügyintézés” alkalmazásával elérhető, hogy a nemzeti hatóságok mélyítsék együttműködésüket a különböző közigazgatási szervekkel és az iparral, ami az adminisztratív terhek mérséklődését eredményezi.

A keretrendszer kialakítása, majd később továbbfejlesztése során aszerint kell eljárni, hogy mennyire képesek az érintett vállalatok a szabályozás elfogadására, és mit mutat a védelemmel összefüggő kockázatok elemzése. A keretrendszer a szállítási lánc közreműködőit a konkrét minimumkövetelményeknek megfelelően új biztonságirányítási eszközök bevezetésére és a meglévők fejlesztésére fogja ösztönözni.

Az önkéntesség létjogosultságát a biztonsági ellenőrzésekben, különösen a vámvizsgálatok során elérhető gyakorlati előnyök alapozzák meg. Az önkéntesség bátorítja az innovatív intézkedéseket, és lehetővé teszi, hogy az érintettek fokozzák versenyképességüket.

A javaslat nem zárja ki a szigorúbb intézkedések lehetőségét, ha kiderül, hogy a piac nem fogadja el a javasolt megközelítésmódot.

A közlemény kíséretében a Bizottság rendelet elfogadására irányuló jogalkotási javaslatot is előterjeszt.

INDOKOLÁS

1. A javaslat háttere

• A javaslat indokolása és célkitűzései

Az Európai Unió Tanácsa a közlekedést a terrorizmus elleni küzdelem kulcsfontosságú területeként jelölte meg. Sürgette „a közlekedési rendszerek valamennyi formájának megerősítését, különösen pedig a jogi keret fejlesztését és a megelőző mechanizmusok javítását”.¹⁰ Ez a javaslat reagálni kíván a Tanács kérésében megjelölt igényre.

• Általános összefüggések

Az elmúlt időszakban Európában jelentősen javult a közlekedés védelme: európai jogszabályi keretet kapott a légi közlekedés és a repülőterek védelme,¹¹ megerősödött a tengerhajózás¹² és a kikötők¹³ védelme.

Jelenleg nincsenek érvényben olyan előírások, amelyek az európai szárazföldi szállítási lánc egészét szabályoznák. Szállítási lánc alatt azt a láncolatot értjük, amely a gyártóüzem telephelyétől a rakomány rendeltetési helyéig terjedően magában foglalja az összes szállítási és szállítással összefüggő műveletet.

• Hatályos rendelkezések a javaslat által szabályozott területen

A javaslat által érintett terület jelenleg nem áll szabályozás alatt.

• Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

A javaslat kapcsolódik a közlekedés védelmére vonatkozó meglévő szabályozáshoz, teljes mértékben összhangban van a közlekedés védelmét a külső hatásokon növelni hivatott vámügyi intézkedésekkel, és támogatja a lisszaboni célkitűzések megvalósítását.

2. Konzultáció az érdekelt felekkel és hatásvizsgálat

• Konzultáció az érdekelt felekkel

A konzultáció módszerei, a megcélzott főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

2003 decemberében egy vitadokumentum alapján a Bizottság konzultációt kezdeményezett a tagállamokkal, a közlekedési szövetségekkel, a szakszervezetekkel és más, a közlekedés és a védelem területén érdekelt felekkel, például kereskedelmi szövetségekkel. A válaszadók a közlekedés védelmével közvetlenül vagy közvetve kapcsolatban álló ágazatok jellemző keresztmetszetét adták.

A nyílt konzultációra az internet felhasználásával, 2003. december 23. és 2004. február 27. között került sor. A Bizottsághoz 65 válasz érkezett. Az eredmények a

¹⁰ Az EU nyilatkozata a terrorizmus elleni küzdelemről, 2004. március 25, 7906/2004, 2004. március 29.

¹¹ 2320/2002/EK rendelet, HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

¹² 725/2004/EK rendelet, HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

¹³ 2005/65/EK irányelv, HL L 310., 2005.11.25., 28. o.

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm
internetcímen olvashatók.

A nyílt internetes konzultációt 2004 folyamán és 2005 első felében további, a tagállamokkal folytatott konzultáció követte.

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

A konzultációs folyamat legfontosabb következtetései az alábbiakban foglalhatók össze:

- (1) a szállítási lánc védelme fontos kérdéssé vált, amellyel foglalkozni kell;
- (2) az esetleges uniós védelmi intézkedéseknek a terrorizmusra kell összpontosítaniuk, nem a bűnözésre általában;
- (3) a kockázatok értékelése fontos dolog, és további vizsgálatokat igényel;
- (4) nem valószínű, hogy középtávon garantálható lenne az abszolút védelem;
- (5) az intézkedéseknek figyelembe kell venniük a piaci valóságot;
- (6) a piac torzulásának elkerülése érdekében az intézkedéseknek az egész EU-ra ki kell terjedniük, és lehetőség szerint minden szállítási módra vonatkozniuk kell;
- (7) a válaszadók a „meghatalmazott ügynökök” és az „ismert megbízók” rendszeréhez hasonló, önkéntességen alapuló rendszert látnának szívesen.

Ezek a következtetések összhangban vannak a terrorizmus elleni küzdelem közösségi szemléletével,¹⁴ és a Bizottság javaslata is ezeken nyugszik.

• **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

A Bizottsághoz számos forrásból érkeztek szakértői vélemények: a szállítási lánc résztvevőitől, az üzleti élet képviselőitől, védelmi és közlekedési szakértőktől, tagállami hatóságoktól.

• **Hatásvizsgálat**

A Bizottság több alternatívát is megvizsgált. Egy átfogó külső tanulmány („Az esetleges európai jogi szabályozás hatása a közlekedés védelmének javítására”) szerint a ráfordítások legjobb megtérülését a javaslatban foglalt alapelvek biztosítják. A tanulmány a http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks internetcímen olvasható.

A tagállamok

A javaslat a tagállamok kötelezettségül írja elő a „megbízható vállalatok” nemzeti rendszerének létrehozását a címhez hozzájutni kívánó azon gazdasági szereplők részvételével, amelyek teljesítenek bizonyos minimumkövetelményeket. A tagállamok vagy új biztonsági-védelmi rendszert állítanak fel, vagy felhasználgják a már meglévő rendszerüket. Bár a nemzeti

¹⁴ Lásd a 7., 9., 10., 11. és 12. megjegyzést.

rendszer létrehozása nem lehetséges pénzügyi ráfordítások nélkül, várható, hogy kihasználhatók lesznek a meglévő védelmi rendszerekkel fennálló sinergiák. A javaslat lehetővé teszi, hogy a nemzeti hatóságok a rendszert költségsemleges alapon működtessék.

Az érintett ágazatok

A javaslat a szállítási lánc közreműködőire nézve nem tartalmaz kötelező jellegű előírást. A „megbízható vállalatok” javasolt rendszere önkéntes alapon működik, és aki belép, könnyítéseket élvezhet a biztonsági ellenőrzések során, egyszerűbb vámvizsgálatra számíthat, és magas védelmi szintet kínál üzleti partnerként tüntetheti fel magát a szállítási lánc mindazon résztvevői előtt, amelyek megbízható üzletfelekkel kívánnak együttműködni. Nem feltétlenül kell részt venniük a rendszerben azoknak a gazdasági szereplőknek, amelyek úgy ítélik meg, hogy tevékenységük nem igényel magas fokú védelmet.

A Bizottság

Azokon túl, amelyeket a Szerződések öreként egyébként is ellát, a Bizottságra nem hárulnak kötelezettségek.

3. A javaslat jogi elemei

• **A javaslat összefoglalása**

A Bizottság javasolja, hogy az Európai Parlament és a Tanács mihamarabb fogadja el a szállítási lánc védelmének fokozásáról szóló jelen rendeletet. A javaslat kiegészíti a közlekedés védelme területén már meglévő intézkedéseket.

A szárazföldi szállítási lánc védelmének fokozását szolgáló intézkedések a következő alapelveket követik:

- a szállítási lánc védelme a tagállamok és a gazdasági szereplők között aktív partneri viszonyt tesz szükségessé a védelem területén;
- a szállítási lánc védelme kiegészíti a légi közlekedés és a tengerhajózás területén meglévő védelmi intézkedéseket (ideértve a repülőterek és a tengeri kikötők védelmét célzó intézkedéseket is);
- a tagállamokat olyan nemzeti rendszer felállítására célszerű kötelezni a szállítási lánc védelmének fokozása érdekében, amely illeszkedik a többi tagállam hasonló rendszeréhez;
- a javaslat olyan, önkéntes alapon működő keretrendszert állít fel az érintett gazdasági szereplők számára, amelyben a szállítási lánc négy kiemelt műveletét végző gazdasági szereplőknek meghatározott minimumkövetelményekhez kell igazodniuk a „megbízható vállalat” cím elnyeréséhez;
- a „megbízható vállalatoknak” a biztonsági ellenőrzések során „gyorsított ügyintézésben” kell részesülniük, a vámvizsgálat során egyszerűbb eljárást kell élvezniük, és kiemelt helyet foglalnak el kereskedelmi partnereiknél;
- a tagállamok kijelölik azt a hatóságot, amely a szállítási lánc védelme területén és a „megbízható vállalat” cím odaítélésében hatáskörrel rendelkezik. Kijelölhetnek továbbá e

feladatok ellátására olyan elismert szervezeteket is, amelyek a szállítási lánc védelmével foglalkoznak, amennyiben ezek a szervezetek megfelelnek bizonyos feltételeknek;

- a tagállamok nemzeti tájékoztatási központot jelölnek ki a tagállamok között, valamint a Bizottság irányában a szállítási lánc védelmével kapcsolatban folytatandó kommunikáció céljára;
- a valamely tagállam hatóságai által odaítélt „megbízható vállalat” címet minden tagállam hatóságainak el kell ismerniük;
- eljárást kell meghatározni a rendelkezések technikai jellegű kiigazításaira.

- **Jogalap**

A Szerződés 71. cikke és 80. cikkének (2) bekezdése.

- **A szubszidiaritás elve**

Mivel a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel a javaslatot illetően, figyelembe kell venni a szubszidiaritás elvét. A javaslat célkitűzéseit a tagállamok nem képesek kielégítően megvalósítani, mert:

- a nemzetközi terrorizmusból származó kockázatokkal szemben hatékonyan csak közös keretrendszert is magában foglaló közös szabályozás révén lehet felvenni a harcot;
- a közös szállítási piac kiteljesítése és a Szerződésben előírt négy alapszabadság közös európai megoldást tesz szükségessé a szállítási lánc védelme területén. Aki a szállítási lánc védelmét egymástól eltérő nemzeti szabályok révén kívánja megvalósítani, az a belső határok visszaállítását kockáztatja;
- az egy vagy több tagállam által elszigetelten meghozott intézkedések és az ebből szükségszerűen fakadó tagállamok közötti eltérő védelmi szintek elkerülhetetlenül azt sugallnák Európa kereskedelmi partnerei számára, hogy az EU vonakodik a védelem kérdésével foglalkozni; akár az egyes tagállamok egymás elleni kijátszására is felhasználhatók lennének.

A közösségi fellépés jobb megoldást kínál a javaslatban kitűzött célok elérésére. Egy egész Európára kiterjedő, valamennyi tagállam gazdasági szereplői számára egységes minimumkövetelményeket magában foglaló keretrendszer révén közös megközelítésmód alakul ki a szállítási lánc védelme területén, és megelőzhető, hogy a kérdéskör a tagállamok szintjére kerüljön vissza.

A javaslat nem lép túl azon a mértéken, amely a közösségi keretrendszer kialakításához feltétlenül szükséges:

- egységes megközelítésmódot tartalmaz, amely a tagállamok számára kötelezővé teszi a szállítási piac folyamatos működéséhez szükséges közös közösségi keretrendszer létrehozását, a gazdasági szereplők számára pedig önkéntességi alapon lehetővé teszi a rendszerben való részvételt, ugyanakkor pedig egyértelműen rámutat annak szükségességére, hogy a szállítási lánc valamennyi résztvevője javítson biztonságirányítási rendszerén;

- közös védelmi minimumkövetelményeket határoz meg a szárazföldi szállítási láncban érdekelt gazdasági szereplőkre; rendelkezik a „megbízható vállalat” cím kölcsönös elismeréséről, és ezáltal lehetővé teszi, hogy a „megbízható vállalatok” nemzeti szinten könnyítéseket és egyszerűsítéseket élvezhessenek, és megszabaduljanak a hátrányos megkülönböztetés kockázatától;
- olyan rendszert állít fel, amely kiegészíti a hatályos közösségi vámszabályokat, és a nemzetközi környezetben (például a szabványosításban) bekövetkező változások figyelembevétele érdekében lehetőséget ad a kiigazításra.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat eleget tesz az arányosság elvének, mert:

- a szállítási lánc valós helyzetéből indul ki. Kerüli a nagy horderejű, szigorúan előíró intézkedéseket, amelyeket a tagállamoknak különösen nehéz, ha nem lehetetlen lenne végrehajtaniuk és betartatniuk. Ehelyett inkább bátorítja az érintetteket, hogy költsenek a szállítási lánc védelmére, és pedig annak tudatában, hogy kiadásai egész Európára kiterjedő, egységes követelményekhez igazodnak, és azzal kecsegtetnek, hogy a rendszerhez csatlakozó vállalatok könnyítéseket élveznek majd a biztonsági jellegű ellenőrzéseken, és egyszerűsítéseket az esetleges eljárási akadályok leküzdésében;
- a tagállamok a Tanácson keresztül elismerték a szállítási lánc védelme fokozásának szükségességét;
- a tagállamok minimális szinten tarthatják költségeiket. Fel kell ugyan állítaniuk a „megbízható vállalat” cím odaítélésére szolgáló rendszert, de ez épülhet a szárazföldi közlekedés védelme és a vámügyek területén már rendelkezésre álló modellekre. A tagállamok igénybe vehetik a szállítási lánc védelmével foglalkozó elismert szervezetek gyakorlati segítségét. Úgy is dönthetnek, hogy a cím odaítélésére szolgáló eljárás a hatóságok szempontjából költségsemleges legyen. Ha a tagállam másként nem rendelkezik, a rendszerben a regionális és a helyi szintű hatóságok nem vesznek részt.

A Közösség szempontjából csak elhanyagolható mértékű költségek merülnek fel: a Bizottságnak egyedül a Szerződés öre szerepből rá háruló kötelezettségeket kell teljesítenie. A védelemre költeni kívánó gazdasági szereplők mostantól fogva tudatában lehetnek annak, hogy kiadásai a Közösség egészét átfogó követelményekkel vannak összhangban. Néhány, nemrégiben megjelent tudományos publikáció rámutat, hogy több, a szállítási láncba és az abban részt vevő vállalatokhoz kapcsolódó költségtényező pozitív irányban mozdul el a védelmi intézkedések fokozásának következtében.

- **A jogi eszközök megválasztása**

Javasolt eszköz: rendelet. Más megoldás a következők miatt nem lenne megfelelő.

A Bizottság megfontolta, hogy rendelet vagy irányelv elfogadását javasolja-e. A rendeletre részben azért esett a választás, mert így teljes összhang biztosítható a tengerhajózás, a repülés és a repülőterek védelmét szabályozó jogi eszközökkel. A vámügyi szabályozással is ez a

megoldás van összhangban, amelyet így kiegészíthet azokban a kérdésekben, amelyekben a szállítási lánc és a vámkövetelmények találkoznak.

A terrorizmusban rejlő határokon túlmutató kockázatok egységes, párhuzamos és egyidejű fellépést igényelnek, mert csak így alakíthatnak ki a tagállamok olyan rendszert, amely hatékonyan szembeszáll a terrorfenyegetéssel. Ebből a szempontból a rendelet a leghatékonyabb eszköz.

A javaslat önmagában véve nagyon egyszerű: nincs szükség általános célkitűzésekre és alapelvekre, amelyeket a tagállamoknak azután tartalommal kellene megtölteniük. A kulcsfontosságú elemek a nem kielégítő védelmi helyzet orvoslása érdekében azonnal és – rendeletről lévén szó – nemzeti végrehajtó jogszabályok nélkül végrehajthatók.

Mindezeknek megfelelően a rendelet bizonyult a legalkalmasabb megoldásnak.

4. Költségvetési vonatkozások

Nincsenek.

5. További információk

- **Európai Gazdasági Térség**

A javaslat EGT-vonatkozású, ezért az egész Európai Gazdasági Térségre ki kell terjednie.

- **A javaslat részletes magyarázata**

A Bizottság azt javasolja, hogy a rendelet az EK-Szerződés 71. cikkén alapuljon, a tagállamok nemzetbiztonsági célú intézkedései és más, az Európai Unióról szóló szerződés VI. címe alapján meghozott intézkedések sérelme nélkül.

KÜLÖNÖS MEGFONTOLÁSOK

1. cikk:

Ez a cikk megjelöli a rendelet célkitűzését.

2. cikk:

Ez a cikk meghatározza a „szállítási lánc” fogalmát.

3. cikk:

Ez a cikk megjelöli a rendelet tárgyi hatályát.

4. cikk:

Ez a cikk a tagállamok azon kötelezettségéről rendelkezik, hogy kijelöljék a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóságot.

5. cikk:

Ez a cikk a tagállamok azon kötelezettségéről rendelkezik, hogy létrehozzák a szállítási lánc résztvevői körében a „megbízható vállalat” cím odaítélésére szolgáló nemzeti rendszerüket.

6. cikk:

Ez a cikk rendelkezik a „megbízható vállalat” címmel járó gyakorlati előnyökről („gyorsított ügyintézés”), valamint annak lehetőségéről, hogy a tagállam ezeket az előnyöket egy adott „megbízható vállalattól” megtagadja.

7. cikk:

Ez a cikk a tagállamok közötti kölcsönös elismerés kötelezettségéről rendelkezik.

8. cikk:

Ez a cikk meghatározza azokat a feltételeket, amelyek alapján a „megbízható vállalat” cím odaítélhető.

9. cikk:

Ez a cikk lehetőséget ad a „megbízható vállalat” cím visszavonására vagy felfüggesztésére.

10. cikk:

Ez a cikk előírja a tagállamok számára, hogy akár közvetlenül valamely hatóság útján, akár közvetve, a szállítási lánc védelmével foglalkozó elismert szervezetek bevonásával állítsák fel a cím odaítélésére szolgáló eljárást, és a „megbízható vállalatok” jegyzékét bocsássák a nemzeti hatóságok, a tájékoztatási központok és a Bizottság rendelkezésére.

11. cikk:

Ez a cikk rendelkezik a szállítási lánc védelmével foglalkozó, a tagállamok és a Bizottság közötti kapcsolattartást végző tájékoztatási központ kijelöléséről.

12. cikk:

Ez a cikk előírja a tagállamok számára, hogy megfelelő módon és rendszeresen ellenőrizzék a „megbízható vállalat” cím odaítélésére szolgáló nemzeti rendszerüket.

13. cikk:

Ez a cikk arról rendelkezik, hogy a rendelet mellékleteiben található technikai jellegű követelmények az 1999/468/EK határozatban előírt eljárással módosíthatók vagy kiegészíthetők.

14. cikk:

Ez a cikk előírja, hogy a Bizottság munkáját egy tagállami képviselőkből álló bizottság segíti.

15. cikk:

Ez a cikk a védelemmel kapcsolatos információkra vonatkozó titoktartási kötelezettségről rendelkezik.

16. cikk:

Ez a cikk a rendelet hatálybalépéséről rendelkezik.

1–4. melléklet:

Ezek a mellékletek előírják a „megbízható vállalat” cím elnyerése érdekében a megbízó, a fuvarozó, a szállítmányozó, illetőleg a raktárak, tárolási létesítmények és szárazföldi terminálok által teljesítendő részletes követelményeket.

5. melléklet:

Ez a melléklet meghatározza a gazdasági szereplők által elvégzendő kockázatértékelés részletes követelményeit.

6. melléklet:

Ez a melléklet előírja azokat a részletes feltételeket, amelyeket a szállítási lánc védelmével foglalkozó elismert szervezeteknek teljesíteniük kell.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a szállítási lánc védelmének fokozásáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,¹⁵

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére,¹⁶

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére,¹⁷

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően,¹⁸

mivel:

- (1) A demokrácia, a szabadság és a béke eszméjére, amelyek az Európai Unió lényegéhez tartoznak, egyebek mellett a biztonságot veszélyeztető események és a terrorizmus jelentik a legnagyobb fenyegetést.
- (2) A szállítási láncot védeni kell a biztonságot veszélyeztető eseményekkel szemben. Ez a közlekedés igénybevevőinek, a munkavállalóknak, valamint a gazdaság és a társadalom egészének egyaránt hasznára válik.
- (3) Az Európai Tanács sürgette „a közlekedési rendszerek valamennyi formájának megerősítését, különösen pedig a jogi keret fejlesztését és a megelőző mechanizmusok javítását”.¹⁹
- (4) A közelmúltban jelentősen javult Európában a légi közlekedés²⁰ és a tengerhajózás²¹ védelme. A kikötők védelmét szolgáló intézkedések²² nemrégiben történt elfogadása nyomán további javulás várható.

¹⁵ HL C [...], [...], [...]. o.

¹⁶ HL C [...], [...], [...]. o.

¹⁷ HL C [...], [...], [...]. o.

¹⁸ HL C [...], [...], [...]. o.

¹⁹ Az EU nyilatkozata a terrorizmus elleni küzdelemről, 2004. március 25, 7906/2004, 2004. március 29.

²⁰ 2320/2002/EK rendelet, HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

²¹ 725/2004/EK rendelet, HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

²² 2005/65/EK irányelv, HL L 310., 2005.11.25., 28. o.

- (5) Közösségi szabályok hiányában az említett területeken kívül a szállítási lánc védelme egyelőre nem kielégítő.
- (6) Javítani kell az európai szárazföldi szállítási lánc védelmét. Ennek érdekében olyan megfelelő intézkedéseket kell elfogadni, amelyek nem érintik a tagállamok nemzetbiztonsági célú jogszabályi rendelkezéseit, sem az Európai Unióról szóló szerződés VI. címe alapján esetleg meghozandó intézkedéseket.
- (7) Ezeknek az intézkedéseknek tekintettel kell lenniük a szállítási lánc piacára, amelyet nagyszámú gazdasági szereplő és gazdasági modell alkot; a légi közlekedésben és a tengerhajózásban bevezetett intézkedések emiatt rövid távon nem lennének megfelelőek.
- (8) Ezeknek az intézkedéseknek a védelmi minimumkövetelmények szigorításával párhuzamosan biztosítaniuk kell a szabad áruforgalmat.
- (9) A tagállamoknak a szállítási lánc Közösségben székhellyel rendelkező résztvevői számára létre kell hozniuk egy olyan rendszert, amely bizonyos védelmi minimumkövetelmények teljesítése alapján lehetővé teszi egy „megbízható vállalat” cím odaítélését. Ennek a rendszernek igazodnia kell a globális szállítási láncok védelmének fokozását célzó programokhoz.
- (10) A szállítási lánc résztvevői a következő tevékenységcsoportok valamelyikét végezhetik: áruk előkészítése szállításra és elszállítása a gyártó telephelyéről; áru fuvarozás; áruk szállítmányozása; raktározás, tárolás és szárazföldi terminálműveletek.
- (11) A szállítási lánc résztvevőire mindegyik csoport vonatkozásában védelmi minimumkövetelményeket kell előírni. A tagállamok a területükön székhellyel rendelkező gazdasági szereplők számára szigorúbb követelményeket is előírhatnak.
- (12) A „megbízható vállalatok” rendszere a hatóságok és a szállítási lánc résztvevői számára egyaránt előnyökkel jár.
- (13) A „megbízható vállalatok” rendszere lehetővé teszi, hogy a védelem kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóságok az ellenőrzésre szánt erőforrásokat – egy egész Európát felölelő fellépés részeként – azokra a gazdasági szereplőkre összpontosíthassák, amelyek nem mutattak hajlandóságot a védelmi minimumkövetelmények teljesítésére.
- (14) A „megbízható vállalat” címet az egész Európai Unióban el kell ismerni.
- (15) A tagállamoknak a „megbízható vállalatok” számára a biztonsági ellenőrzések során könnyítéseket, a külső határokon végzett biztonsági ellenőrzések során egyszerűsítéseket, ezen belül lehetőség szerint „gyorsított ügyintézés” kell biztosítaniuk; a tagállamok továbbra is jogosultak ugyanakkor a „megbízható vállalatokat” is biztonsági ellenőrzéseknek alávetni.
- (16) A „megbízható vállalatok” a piacon hivatkozhatnak arra, hogy a szállítási láncban történő részvételük során képesek kizárni a biztonságot veszélyeztető események lehetőségét, pozitív módon megkülönböztethetik magukat más gazdasági szereplőktől, és ezzel kedvező irányban mozdíthatják el a gazdaság védelmi szintjét.

- (17) A tagállamoknak a „megbízható vállalatok” jegyzékét a többi tagállam hatóságai, valamint a Bizottság rendelkezésére kell bocsátaniuk.
- (18) A „megbízható vállalat” címet az egész Európai Unióban el kell ismerni, de a címet eredetileg odaítélő tagállam visszavonhatja, ha bebizonyosodik, hogy a szóban forgó gazdasági szereplő súlyosan megsértette az odaítélés alapjául szolgáló követelményeket. A cím odaítélése korlátozott időtartamra történik, de megújítható. A tagállam megtagadhatja a könnyítések és az egyszerűsítések biztosítását, ha azt találja, hogy a valamely másik tagállamból „megbízható vállalat” címmel rendelkező gazdasági szereplő megszegte a védelmi minimumkövetelményeket.
- (19) Annak megítélésére, hogy a „megbízható vállalat” cím kérelmezője megfelel-e az előírt követelményeknek, a tagállamok olyan elismert szervezeteket jelölhetnek ki, amelyek a szállítási lánc védelmével foglalkoznak.
- (20) A tagállamoknak ki kell jelölniük a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóságot.
- (21) A tagállamoknak a Bizottság és a tagállamok közötti kapcsolattartás érdekében tájékoztatási központot kell kijelölniük.
- (22) A tagállamoknak a szállítási lánc résztvevői körében ellenőrizniük kell a rendelet végrehajtását.
- (23) A rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal²³ összhangban kell elfogadni. Meg kell határozni azt az eljárást, amellyel – hatályának módosítása nélkül – a rendelet a nemzetközi jogi eszközökben bekövetkező változások figyelembevétele érdekében kiigazítható, illetőleg a rendelet mellékletében található részletes előírások a megszerzett tapasztalatok fényében kiigazíthatók vagy kiegészíthetők.
- (24) A javasolt fellépés célkitűzései: a szállítási lánc védelme területén közös megközelítésmód bevezetése, a „megbízható vállalatok” közös rendszerének létrehozása, valamint a nemzeti szinten odaítélt „megbízható vállalat” címek teljes közös szállítási piacon történő elismerésének szükségessége a rendelet európai hatókörénél fogva közösségi szinten jobban megvalósítható. Ennek megfelelően, a szubszidiaritásnak a Szerződés 5. cikkében meghatározott elvével összhangban a Közösség intézkedéseket fogadhat el. Az arányosságnak az említett cikkben megfogalmazott elvével összhangban a rendelet a szállítási lánc védelmére irányuló célkitűzések megvalósításához szükséges védelmi minimumkövetelmények meghatározására szorítkozik, és nem lép túl az ehhez szükséges mértéken,

²³ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Célkitűzések

1. Ez a rendelet a biztonságot veszélyeztető eseményekből eredő fenyegetéssel szembeszállva közös szabályokat határoz meg a szállítási lánc védelmének fokozására.
2. Az (1) bekezdésben kitűzött cél elérése érdekében:
 - a) létre kell hozni egy olyan rendszert, amelyben a tagállamok a szállítási lánc résztvevői körében „megbízható vállalat” címetek ítélnék oda;
 - b) elő kell írni azokat a minimumkövetelményeket, amelyeket a szállítási lánc résztvevőinek a „megbízható vállalat” cím elnyerése érdekében teljesíteniük kell;
 - c) megfelelő ellenőrző mechanizmusokat kell felállítani.

2. cikk

Fogalommeghatározás

E rendelet alkalmazásában „szállítási lánc”: mindazok a folyamatok és gazdasági szereplők, amelyek az Európai Közösség területén belül áruk szállításra való előkészítéséhez és a gyártóüzem telephelye és a rendeltetési hely közötti szárazföldi szállításához szükségesek.

3. cikk

Hatály

1. Ez a rendelet a szállítási lánc védelmére alkalmazandó, és az Európai Közösség területén a szállítási láncon belül a szállítmány, a közlekedés és – a szükséges mértékben – az infrastruktúra védelmét szabályozza.
2. Az e rendeletben előírt intézkedések a szállítási lánc minden olyan résztvevőjére alkalmazandók, amely a következő tevékenységek valamelyikét végzi:
 - a) áruk előkészítése szállításra és áruk elszállítása a gyártó telephelyéről;
 - b) árufuvarozás;
 - c) áruk szállítmányozása;
 - d) raktározás, tárolás vagy szárazföldi terminálműveletek.
3. E rendelet alkalmazása nem érinti:

- a) a polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó közösségi szabályokat;²⁴
- b) a hajók és a kikötőlétesítmények védelmének fokozására vonatkozó közösségi szabályokat;²⁵
- c) a kikötők védelmére vonatkozó közösségi szabályokat;²⁶
- d) a veszélyes áruk²⁷ és a nukleáris anyagok²⁸ szállítására vonatkozó közösségi és nemzetközi szabályokat;
- e) a közösségi vámszabályokat.²⁹

4. cikk

A szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóság

A tagállamok kijelölnék egy, a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóságot, amelynek feladata az e rendeletben a szállítási lánc védelme érdekében előírt intézkedések alkalmazásának összehangolása, végrehajtása és ellenőrzése.

5. cikk

„Megbízható vállalat”

1. A tagállamok e rendelet elfogadását követően 18 hónapon belül létrehozhatnak egy olyan rendszert, amelynek keretében a szállítási lánc résztvevői körében „megbízható vállalat” címetek ítélnék oda.
2. A szállítási lánc résztvevője akkor kaphatja meg a „megbízható vállalat” címet, ha részt vesz a szállítási lánchoz kapcsolódó következő műveletek valamelyikében:
 - a) áruk előkészítése szállításra és áruk elszállítása a gyártó telephelyéről;
 - b) árufuvarozás;
 - c) áruk szállítmányozása;
 - d) raktározás, tárolás vagy szárazföldi terminálműveletek.

²⁴ 2320/2002/EK rendelet, HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

²⁵ 725/2004/EK rendelet, HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

²⁶ 2005/65/EK irányelv, HL L 310., 2005.11.25., 28. o.

²⁷ A Tanács módosított, 1994. november 21-i 94/55/EK irányelve a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről, HL L 319., 1994.12.12., 7. o.; a Tanács 1996. július 23-i 96/49/EK irányelve a veszélyes áruk vasúti fuvarozására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről, HL L 235., 1996.9.17., 25. o.; a Tanács 1999. április 29-i 1999/36/EK irányelve a hordozható nyomástartó berendezésekről, HL L 138., 1999.6.1., 20. o.

²⁸ A Tanács 2003. december 22-i 2003/122/Euratom irányelve a nagy aktivitású zárt radioaktív sugárforrások és a gazdátlan sugárforrások ellenőrzéséről, HL L 346., 2003.12.31., 57. o.

²⁹ 648/2005/EK rendelet, HL L 117., 2005.5.4., 13. o.

3. A kérelmet a kérelmező székhelye szerinti országban, a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóságnak címezve kell benyújtani.
4. A „megbízható vállalat” cím azt tanúsítja, hogy a szállítási lánc e címmel rendelkező résztvevője képes kizárni a biztonságot veszélyeztető események lehetőségét a szállítási lánc azon részében, amely felelősségi körébe tartozik.
5. A tagállamok a „megbízható vállalat” cím odaítélésére szolgáló rendszer létrejöttéről értesítik az Európai Bizottságot.

6. cikk

A „megbízható vállalatot” megillető előnyök

1. A tagállamok a „megbízható vállalatok” részére a biztonsági ellenőrzésekre vonatkozó intézkedéseik keretében könnyítéseket és egyszerűsítéseket vezetnek be („gyorsított ügyintézés”).
2. A könnyítések és az egyszerűsítések körében engedélyezni kell a „megbízható vállalatoknak”, hogy szállítmányukat olyan eljárások szerint továbbíthassák, amelyekben elkülönülnek a nem megbízható vállalatoktól. Ezeknek az eljárásoknak csökkentett szintű biztonsági ellenőrzéseket kell tartalmazniuk.
3. A tagállamok az illetékes tájékoztatási központnál jogosultak ellenőrizni a „megbízható vállalat” cím hitelességét.
4. Bármely tagállam megtagadhatja a 6. cikk (1) és (2) bekezdésének alkalmazását valamely másik tagállam „megbízható vállalata” tekintetében, ha a kérdéses vállalatról bebizonyosodik, hogy súlyosan megszegte a védelmi szabályokat. Erről tájékoztatnia kell a többi tagállamot és a Bizottságot, és az ügyet a 14. cikk alapján létrehozott bizottság elé kell tárnia. A 9. és a 12. cikk szerint kell eljárni.

7. cikk

Kölcsönös elismerés

Az egyes tagállamok által odaítélt „megbízható vállalat” címeket valamennyi tagállam hatóságai kötelesek elismerni.

8. cikk

A cím odaítélése

1. A szállítási lánc résztvevője akkor nyerheti el a „megbízható vállalat” címet, ha bizonyítja, hogy:
 - a) biztonságirányítási rendszert hozott létre, állított rendszerbe és dokumentált;

- b) gondoskodik arról, hogy a szállítási lánc azon részének, amely felelősségi körébe tartozik, rendelkezésére álljanak a lehetséges biztonsági kockázatokkal való szembeszálláshoz szükséges erőforrások;
 - c) biztonságirányítási rendszere lehetővé teszi a folyamatos fejlesztést;
 - d) megfelel a mellékletekben előírt különös követelményeknek;
 - e) szükség szerint megfelel a 3. cikk (3) bekezdésében felsorolt szabályokban előírt követelményeknek.
2. A „megbízható vállalat” címet hároméves időszakokra kell odaítélni. Ha a „megbízható vállalat” továbbra is kielégíti az e rendeletben előírt minimumkövetelményeket, a cím érvényessége megújítható.
3. Ha a szállítási lánc résztvevője a 648/2005/EK rendelet³⁰ 5a. cikke alapján korábban elnyerte az „engedélyezett gazdálkodó” címet, a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóság az (1) bekezdésben meghatározott feltételeket teljesítettnek tekintheti, amennyiben az „engedélyezett gazdálkodó” cím odaítélési kritériumai azonosak ezekkel a feltételekkel vagy hasonlóak hozzájuk.

9. cikk

A cím visszavonása vagy felfüggesztése

1. A tagállamok bevezetnek olyan szabályokat, amelyek lehetővé teszik a „megbízható vállalat” cím visszavonását abban az esetben, ha a szállítási lánc résztvevőjéről bebizonyosodik, hogy súlyosan vagy ismétlődően megszegte a cím odaítélését megalapozó követelményeket.
2. A „megbízható vállalat” cím a 12. cikkel összhangban elvégzett végrehajtási és megfelelési ellenőrzés eredményeképpen is visszavonható.
3. A „megbízható vállalat” cím visszavonását követően a szállítási lánc érintett résztvevője legkorábban két év elteltével nyújthat be ismét kérelmet a cím elnyerésére.
4. A tagállamok bevezetnek olyan szabályokat, amelyek lehetővé teszik a „megbízható vállalat” cím felfüggesztését abban az esetben, ha a szállítási lánc résztvevőjéről bebizonyosodik, hogy másképpen megszegte a cím odaítélését megalapozó követelményeket.
5. A felfüggesztést meg kell szüntetni, ha a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóság meggyőződött arról, hogy a kötelelességzigést orvosolták.

³⁰ HL L 117., 2005.5.4., 13. o.

10. cikk

Az odaítélés eljárása

1. A „megbízható vállalat” címet a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező hatóság ítéli oda. A tagállamok a „megbízható vállalatokról” nyilvántartást vezetnek. A nyilvántartáshoz hozzáférést kell biztosítani a szállítási lánc védelme kérdésében hatáskörrel rendelkező tagállami hatóságok, a tagállami tájékoztatási központok és a Bizottság számára.
2. Minden egyes „megbízható vállalathoz” azonosítószámot kell rendelni, amely a tagállam országkódjával kezdődik.
3. A tagállamok az (1) bekezdésben előírt feladatok ellátására kijelölhetnek olyan elismert szervezeteket, amelyek a szállítási lánc védelmével foglalkoznak. A szállítási lánc védelmével foglalkozó elismert szervezeteknek teljesíteniük kell a 6. mellékletben előírt követelményeket.

11. cikk

A szállítási lánc védelmével foglalkozó tájékoztatási központ

1. A tagállamok kijelölnek egy, a szállítási lánc védelmével foglalkozó tájékoztatási központot.
2. A tájékoztatási központ kapcsolattartó pontként szolgál a Bizottság és a többi tagállam felé, és elősegíti, követi és tájékoztatást ad a szállítási lánc védelmével összefüggő intézkedések alkalmazásáról.

12. cikk

Végrehajtási és megfelelési ellenőrzés

A tagállamok gondoskodnak a „megbízható vállalatok” rendszerének megfelelő ellenőrzéséről, ezen belül a szállítási lánc védelmével foglalkozó elismert szervezetek felügyeletéről.

13. cikk

Kiigazítás

A mellékletekben foglalt rendelkezések a 14. cikkben meghatározott eljárás igénybevételével – a rendelet hatályának megváltoztatása nélkül – módosíthatók vagy részletes technikai követelményekkel kiegészíthetők.

14. cikk

Bizottsági eljárás

1. A Bizottság munkáját a tagállamok képviselőiből összeállított és a Bizottság képviselője által elnökölt bizottság segíti.
2. Erre a bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat³¹ 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, a határozat 8. cikkében foglalt rendelkezések figyelembevételével.
3. Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított határidő egy hónap.
4. A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

15. cikk

Titoktartás és információterjesztés

1. E rendelet alkalmazása során a Bizottság a 2001/844/EK, ESZAK, Euratom bizottsági határozatnak³² megfelelően megteszi a szükséges intézkedéseket minden olyan, a titoktartási követelmények hatálya alá tartozó információ védelme érdekében, amelyhez hozzájut vagy amelyet a tagállamoktól megkap.
2. A tagállamok saját nemzeti jogukkal összhangban hasonló intézkedéseket tesznek.

16. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételét követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

³¹ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

³² HL L 317., 2001.12.3., 1. o.

1. MELLÉKLET

Megbízó

(árúk előkészítése szállításra és elszállítása a gyártó telephelyéről)

A megbízó akkor nyerheti el a „megbízható vállalat” címet, ha biztonságirányítási rendszere a kockázatok értékelésén alapul, és kiterjed a következő kérdésekre:

Fizikai védelem. Minden épületet és létesítményt védeni kell a jogosulatlan személyek belépésétől, és minden épületnek és létesítménynek védelmet kell nyújtania a külső behatolás ellen. A fizikai védelem részeként gondoskodni kell:

- zárszerkezetekről a külső és a belső ajtókon, az ablakokon, a kapukon és a kerítéseken;
- világításról a létesítményen belül és kívül, ideértve a parkolóterületeket is;
- a magánjárművek számára olyan parkolóterületről, amely elkülönül a szállítási, rakodási és tárolási területtől;
- olyan belső/külső hírközlési rendszerről, amelyen keresztül felvehető a kapcsolat a belső biztonsági személyzettel vagy a helyi rendészeti szervekkel.

A belépők ellenőrzése. Meg kell tiltani a szállítási, rakodási és tárolási területekre történő jogosulatlan belépést. Az ellenőrzés részeként gondoskodni kell:

- valamennyi alkalmazott, látogató és üzletfél személyazonosságának rendszeres, hibamentes megállapításáról;
- olyan eljárásokról, amelyek szabályozzák, hogyan kell eljárni azokkal a személyekkel szemben, akik nem jogosultak belépni vagy akiknek személyazonossága nem nyert megállapítást.

Eljárási védelem. A bejövő és a kimenő áruk kezelésére vonatkozó intézkedések keretében védekezni kell az anyagok bejuttatása, kicserélése vagy elvesztése ellen. A védelmi eljárások részeként gondoskodni kell:

- egy védelmi tisztviselő kijelöléséről, aki felügyeli a rakományok beérkezését és távozását;
- arról, hogy a rakomány megfelelő jelzéssel legyen ellátva, és kellően mérlegelve, megszámlálva és dokumentálva legyen;
- a bejövő rakomány ólomzárjai vagy más biztonsági elemei épségének ellenőrzéséről;
- a kimenő rakomány ólomzárjainak vagy más biztonsági elemeinek elhelyezésére vonatkozó eljárásokról;

- a hiányok és a feleslegek kimutatásáról és jelentéséről;
- a bejövő és a kimenő áruk mozgásának nyomon követéséről;
- az üres és a feltöltött rakodási egységek megfelelő tárolásáról a jogosulatlan hozzáférés megelőzése érdekében;
- a vállalat által kimutatott vagy feltételezett rendellenességekkel és jogosulatlan tevékenységgel kapcsolatos eljárásokról.

A személyzet védelme. Belső vállalati eljárást kell kialakítani a leendő alkalmazottak szűrésére és a jelentkezések ellenőrzésére; az eljárásnak azonban teljes mértékben tiszteletben kell tartania az egyenlő bánásmódra és a személyes adatok védelmére vonatkozó jogszabályokat. Ez a belső eljárás a kérdéses munkakörtől függően tartalmazhat háttérelőrzéseket és más vizsgálatokat is.

Dokumentációs eljárás. A vállalatnak gondoskodnia kell arról, hogy a dokumentáció teljes, olvasható és pontos legyen, és leadása időben történjék.

Az információk védelme. Gondoskodni kell a szállítási lánc műveleteivel összefüggő valamennyi információs eljárás védelméről.

Tudatosságra nevelés és képzés. A vállalat alkalmazottjai részére össze kell állítani egy, a védelemmel szembeni tudatosság növelését célzó programot, amelynek ki kell terjednie a védelemmel összefüggő lehetséges kockázatok felismerésére, a termékek épen tartására, valamint a jogosulatlan belépés felismerésére és kezelésére. E programok révén bátorítani kell az alkalmazottak biztonsági ellenőrzésekben történő aktív részvételét.

2. MELLÉKLET

Fuvarozó

A fuvarozó akkor nyerheti el a „megbízható vállalat” címet, ha biztonságirányítási rendszere a kockázatok értékelésén alapul, és kiterjed a következő kérdésekre:

Fizikai védelem. Minden épületet, létesítményt és szállítóeszközt védeni kell a jogosulatlan személyek belépésétől, és minden épületnek, létesítménynek és szállítóeszköznek védelmet kell nyújtania a külső behatolás ellen. A fizikai védelem részeként gondoskodni kell:

- zárszerkezetekről a külső és a belső ajtókon, az ablakokon, a kapukon és a kerítéseken;
- kerítésről a telephely körül, megfelelő világításról a létesítményen belül és kívül, ideértve a parkolóterületeket is;
- a magánjárművek számára olyan parkolóterületről, amely elkülönül a szállítási, rakodási és tárolási területtől;
- olyan belső/külső hírközlési rendszerről, amelyen keresztül felvehető a kapcsolat a belső biztonsági személyzettel vagy a helyi rendészeti szervekkel.

A belépők ellenőrzése. Meg kell tiltani a létesítményekbe és a szállítóeszközökre történő jogosulatlan belépést. Az ellenőrzés részeként gondoskodni kell:

- valamennyi alkalmazott, látogató és üzletfél személyazonosságának rendszeres, hibamentes megállapításáról;
- olyan eljárásokról, amelyek szabályozzák, hogyan kell eljárni azokkal a személyekkel szemben, akik nem jogosultak belépni vagy akiknek személyazonossága nem nyert megállapítást.

Eljárási védelem. Eljárásokat kell meghatározni a dokumentálatlan anyagok szállítóeszközökre vagy rakományba jutásának megakadályozására, valamint a jogosulatlan személyek hozzáférése elleni védelem céljából. A védelmi eljárások részeként gondoskodni kell:

- a rakomány és a rakománykezelő berendezések megfelelő jelzéséről, megszámlálásáról és dokumentálásáról;
- az ólomzárak vagy más biztonsági elemek épségének ellenőrzéséről a rakomány fuvarozásra való elfogadáskor;
- az ólomzárak vagy más biztonsági elemek épségéről a rakomány átadásakor;
- a hiány kimutatásának és jelentésének rendjéről;

- a bejövő és a kimenő áruk és szállítóeszközök mozgásának nyomon követéséről;
- a vállalat által kimutatott vagy feltételezett rendellenességekkel és jogosulatlan tevékenységgel kapcsolatos eljárásokról.

Ha dokumentálatlan anyagra vagy hamisítás nyomára derül fény, a szállítóeszközök hozzáférhető részeit és a szállítóeszközök környezetének könnyen hozzáférhető területeit fizikai ellenőrzésnek kell alávetni. Meg kell határozni az ilyen esetek jelentésének rendjét.

A személyzet védelme. Belső vállalati eljárást kell kialakítani a leendő alkalmazottak szűrésére és a jelentkezések ellenőrzésére; az eljárásnak azonban teljes mértékben tiszteletben kell tartania az egyenlő bánásmódra és a személyes adatok védelmére vonatkozó jogszabályokat. Ez a belső eljárás a kérdéses munkakörtől függően tartalmazhat háttérelőrzéseket és más vizsgálatokat is.

Dokumentációs eljárás. A vállalatnak gondoskodnia kell arról, hogy a dokumentáció teljes, olvasható és pontos legyen, és leadása időben történjék.

Az információk védelme. Gondoskodni kell a szállítási lánc műveleteivel összefüggő valamennyi információs eljárás védelméről.

A szállítmány biztonságos továbbítása. Ha a tartalom átvizsgálása alapján indokoltnak tartja, a vállalat a nem „megbízható vállalattól” származó rakományt biztonságosnak nyilváníthatja. A „gyorsított ügyintézés” megtagadható, ha ilyen átvizsgálásra nem kerül sor vagy ha az átvizsgálás során nem bizonyul indokoltnak, hogy a rakomány a biztonságos szállítási lánc részévé váljon.

Tudatosságra nevelés és képzés. A vállalat alkalmazottjai részére össze kell állítani egy, a védelemmel szembeni tudatosság növelését célzó programot, amelynek ki kell terjednie a védelemmel összefüggő lehetséges kockázatok felismerésére, a termékek épen tartására, valamint a jogosulatlan belépés felismerésére és kezelésére. E programok révén bátorítani kell az alkalmazottak biztonsági ellenőrzésekben történő aktív részvételét.

3. MELLÉKLET

Szállítmányozó

A szállítványozó akkor nyerheti el a „megbízható vállalat” címet, ha biztonságirányítási rendszere a kockázatok értékelésén alapul, és kiterjed a következő kérdésekre:

A belépők ellenőrzése. Meg kell tiltani a létesítményekbe történő jogosulatlan belépést. Az ellenőrzés részeként gondoskodni kell valamennyi alkalmazott, látogató és üzletfél személyazonosságának pozitív megállapításáról, valamint olyan eljárásokról, amelyek szabályozzák, hogyan kell eljárni azokkal a személyekkel szemben, akik nem jogosultak belépni vagy akiknek személyazonossága nem nyert megállapítást.

Eljárási védelem. Rendelkezni kell a vállalat által kimutatott vagy feltételezett rendellenességekkel és jogosulatlan tevékenységgel kapcsolatos eljárásokról.

Iratfeldolgozás. A szállítványozónak minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy a rakományok feldolgozása érdekében rendelkezésére bocsátott és felhasznált dokumentumok olvashatóan legyenek kitöltve, és védve legyenek a kicseréléssel, az elveszéssel és a hibás adatok felvezetésével szemben. Az iratfeldolgozás részeként gondoskodni kell:

- a megkapott információk pontosságának megtartásáról, ideértve a megbízó és a címzett nevét és címét, az első és a második értesítendő címet, valamint a rakomány leírását, tömegét, mennyiségét és mértékegységét (például doboz, karton stb.);
- a rakományban jelentkező hiány és felesleg dokumentálásáról, jelentéséről és kivizsgálásáról;
- a bejövő és a kimenő rakományok mozgásának nyomon követéséről;
- a számítógépekhez való hozzáférés és az információk védelméről.

A személyzet védelme. Belső vállalati eljárást kell kialakítani a leendő alkalmazottak szűrésére és a jelentkezések ellenőrzésére; az eljárásnak azonban teljes mértékben tiszteletben kell tartania az egyenlő bánásmódról és a személyes adatok védelmére vonatkozó jogszabályokat. Ez a belső eljárás a kérdéses munkakörtől függően tartalmazhat háttérellenőrzéseket és más vizsgálatokat is.

Dokumentációs eljárás. A vállalatnak gondoskodnia kell arról, hogy a berakodási jegyzékek, a rakományjegyzékek és/vagy a szállítási iratok teljesek, olvashatóak és pontosak legyenek, és leadásuk időben történjenek.

Az információk védelme. Gondoskodni kell a szállítási lánc műveleteivel összefüggő valamennyi információs eljárás védelméről.

A szállítmány biztonságos továbbítása. Ha a tartalom átvizsgálása alapján indokoltnak tartja, a vállalat a nem „megbízható vállalattól” származó rakományt biztonságosnak nyilváníthatja. A „gyorsított ügyintézés” megtagadható, ha ilyen átvizsgálásra nem kerül sor vagy ha az átvizsgálás során nem bizonyul indokoltnak, hogy a rakomány a biztonságos szállítási lánc részévé váljon.

Tudatosságra nevelés és képzés. A vállalat alkalmazottjai részére össze kell állítani egy, a védelemmel szembeni tudatosság növelését célzó programot, amelynek ki kell terjednie a védelemmel összefüggő lehetséges kockázatok felismerésére, a rakomány épen tartására, valamint a jogosulatlan belépés felismerésére és kezelésére. E programok révén bátorítani kell az alkalmazottak biztonsági ellenőrzésekben történő aktív részvételét, és gondoskodni kell:

- az alkalmazottak biztonsági ellenőrzésekben történő aktív részvételének elismeréséről;
- képzésről az iratokkal való visszaéléssel és a számítógépes adatvédelemmel kapcsolatban.

4. MELLÉKLET

Raktár, tárolási létesítmény vagy szárazföldi terminálműveletek (belvízi kikötők is*)

A raktárat, tárolási létesítményt, szárazföldi terminált vagy belvízi kikötőt üzemeltető vállalat akkor nyerheti el a „megbízható vállalat” címet, ha biztonságirányítási rendszere a kockázatok értékelésén alapul, és kiterjed a következő kérdésekre:

Fizikai védelem. Minden épületet olyan anyagokból kell kialakítani, amelyek kellő ellenállással rendelkeznek a jogosulatlan személyek belépésével szemben, és védelmet nyújtanak a külső behatolás ellen. A fizikai védelem részeként gondoskodni kell:

- zárszerkezetekről a külső és a belső ajtókon, az ablakokon, a kapukon és a kerítéseken;
- világításról a létesítményen belül és kívül, ideértve a parkolóterületeket is;
- a magánjárművek számára olyan parkolóterületről, amely elkülönül a szállítási, rakodási és tárolási területtől;
- olyan belső/külső hírközlési rendszerről, amelyen keresztül felvehető a kapcsolat a belső biztonsági személyzettel vagy a helyi rendőri szervekkel.

A belépők ellenőrzése. Meg kell tiltani a létesítményekbe történő jogosulatlan belépést. Az ellenőrzés részeként gondoskodni kell:

- valamennyi alkalmazott, látogató és üzletfél személyazonosságának rendszeres, hibamentes megállapításáról;
- olyan eljárásokról, amelyek szabályozzák, hogyan kell eljárni azokkal a személyekkel szemben, akik nem jogosultak belépni vagy akiknek személyazonossága nem nyert megállapítást.

Eljárási védelem. Eljárásokat kell kialakítani a dokumentálatlan anyagok raktárba, tárolási létesítménybe vagy szárazföldi terminálba (ideértve a belvízi kikötőket is) jutásának megakadályozására. A védelmi eljárások részeként gondoskodni kell:

- egy védelmi tisztviselő kijelöléséről, aki felügyeli a rakományok beérkezését és távozását;
- arról, hogy a rakomány megfelelő jelzéssel legyen ellátva, és kellően megszámlálva és dokumentálva legyen, továbbá a berendezések megfelelőjének a rakományjegyzéknek;
- a bejövő rakomány ólomzárjai és más biztonsági elemei épségének ellenőrzéséről;
- a kimenő rakomány ólomzárjainak és más biztonsági elemeinek elhelyezésére szolgáló eljárásokról;

- a hiány és a felesleg kimutatásának és jelentésének rendjéről;
- a vállalat által kimutatott vagy feltételezett rendellenességekkel és jogosulatlan tevékenységgel kapcsolatos eljárásokról;
- az üres és a feltöltött rakodási egységek megfelelő tárolásáról a jogosulatlan hozzáférés megelőzése érdekében;
- a rakományhoz és a göngyöleghez való hozzáférés megakadályozásáról.

A személyzet védelme. Belső vállalati eljárást kell kialakítani a leendő alkalmazottak szűrésére és a jelentkezések ellenőrzésére; az eljárásnak azonban teljes mértékben tiszteletben kell tartania az egyenlő bánásmódra és a személyes adatok védelmére vonatkozó jogszabályokat. Ez a belső eljárás a kérdéses munkakörtől függően tartalmazhat háttérelővizsgálásokat és más vizsgálatokat is.

Az információk védelme. Gondoskodni kell a szállítási lánc műveleteivel összefüggő valamennyi információs eljárás védelméről.

A szállítmány biztonságos továbbítása. Ha a tartalom átvizsgálása alapján indokoltnak tartja, a vállalat a nem „megbízható vállalattól” származó rakományt biztonságosnak nyilváníthatja. A „gyorsított ügyintézés” megtagadható, ha ilyen átvizsgálásra nem kerül sor vagy ha az átvizsgálás során nem bizonyul indokoltnak, hogy a rakomány a biztonságos szállítási lánc részévé váljon.

Tudatosságra nevelés és képzés. A vállalat alkalmazottjai részére össze kell állítani egy, a védelemmel szembeni tudatosság növelését célzó programot, amelynek ki kell terjednie a védelemmel összefüggő lehetséges kockázatok felismerésére, a rakomány épen tartására, valamint a jogosulatlan belépés felismerésére és kezelésére. E programok révén bátorítani kell az alkalmazottak biztonsági ellenőrzésekben történő aktív részvételét.

* Ha a 725/2004/EK rendelet nem alkalmazandó.

5. MELLÉKLET

Kockázatértékelés

A szállítási lánc résztvevőjénél elvégzett kockázatértékelésnek biztonságirányítási rendszert kell eredményeznie. A kockázatértékelésnek a vállalat, nem pedig egy adott szállítási művelet általános helyzetén kell alapulnia, és legalább a következő lépésekből kell állnia:

Első lépés: a fenyegetések jellegének meghatározása:

- Milyen helyet foglal el a híradásokban az aktuális belföldi és nemzetközi helyzet, illetőleg az aktuális terrortevékenység?
- Milyen véleményt adnak a védelmi hatóságok a létesítményekre és a műveletekre irányuló terrorfenyegetés kockázatáról?
- Mennyire vonzó a szervezet épülete, tevékenysége vagy munkavállalói egy terrortámadás szempontjából?
- Mennyire kell járulékos kárral számolni, ha a vállalat telephelye nagy kockázatú környéken helyezkedik el?

Második lépés: annak eldöntése, hogy mi igényel védelmet, és az terrortámadás szempontjából milyen módon sebezhető.

Harmadik lépés: annak meghatározása, hogy mit kell tenni a kockázat elfogadható szintre csökkentése érdekében.

6. MELLÉKLET

Követelmények a szállítási lánc védelmével foglalkozó elismert szervezetekkel szemben

A szállítási lánc védelmével foglalkozó elismert szervezetnek tudnia kell bizonyítani a következőket:

- korrupció és csalás szempontjából mind maga a szervezet, mind alkalmazottjai kifogástalan előélettel rendelkeznek;
- kellő szakértelmet képvisel a szállítási lánc védelme szempontjából lényeges kérdésekben;
- kellő ismeretekkel rendelkezik a szállítási lánc műveleteiről, ideértve a működési követelmények ismeretét is;
- kellő ismeretekkel rendelkezik egyéb olyan, a védelemmel összefüggő tevékenységekről, amelyek befolyásolhatják a szállítási lánc védelmét;
- kellően felkészült a szállítási lánc védelmével összefüggő lehetséges kockázatok elemzésére;
- képes fenntartani és fejleszteni alkalmazottjai szakértelmét a szállítási lánc védelme területén;
- képes folyamatosan figyelemmel kísérni alkalmazottjai megbízhatóságát;
- képes alkalmas intézkedéseket életben tartani a védelmi szempontból érzékeny anyagok jogosulatlan nyilvánosságra hozatala és az ilyen anyagokhoz való jogosulatlan hozzáférés ellen;
- ismeri az irányadó nemzeti és nemzetközi jogszabályokat és védelmi követelményeket;
- ismeri az aktuális védelmi jellegű fenyegetéseket és ezek főbb jellemzőit;
- ismeretekkel rendelkezik a fegyverek, valamint a veszélyes anyagok és eszközök kimutatása területén;
- tudja, hogyan kell diszkriminációmentes eszközökkel felismerni azon személyek jellegzetes vonásait és viselkedési mintáit, akik a szállítási lánc védelme szempontjából valószínűsíthetően fenyegetést jelentenek;
- ismeri a védelmi intézkedések kijátszására használatos technikákat;
- ismeri a védelmi és a felügyeleti berendezéseket és rendszereket és ezek működési korlátait.

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT CÍME

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a szállítási lánc védelmének fokozásáról.

2. TEVÉKENYSÉGALAPÚ GAZDÁLKODÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉS-TERVEZÉSI KERET

Szakpolitikai terület(ek) és tevékenység(ek)

Szakpolitikai terület: szárazföldi, légi- és tengeri közlekedési politika

Tevékenység: a szállítási lánc védelmével összefüggő intézkedések bevezetése és ellenőrzése.

3. KÖLTSÉGVETÉSI TÉTELEK

3.1. Költségvetési tételek (működési tételek és kapcsolódó technikai és igazgatási segítségnyújtási tételek (korábban: BA tételek)) és megnevezések

06 02 03 02 Közlekedésbiztonság

06 02 11 03 Bizottságok

3.2. A fellépés és a pénzügyi kihatás időtartama

Határozatlan időtartam, 2008-tól kezdődően.

3.3. Költségvetési jellemzők (szükség szerint további sorokkal bővíthető)

Költségvetési tétel	Kiadás típusa		Új	EFTA-hozzájárulás	Tagjelölt országok hozzájárulásai	A pénzügyi terv fejezete
	nem kötelező	nem diff.	NEM	NEM	NEM	Nem
	nem kötelező	nem diff.	NEM	NEM	NEM	Nem

4. FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE

4.1. Pénzügyi források

4.1.1. A kötelezettségvállalási előirányzatok és a kifizetési előirányzatok áttekintése

millió EUR (három tizedesjegyre)

Kiadás típusa	Szakasz száma		2006	2007	2008	2009	2010	2011-től	Összesen
---------------	---------------	--	------	------	------	------	------	----------	----------

Működési kiadások³³

Kötelezettségvállalási előirányzatok	8.1.	a	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Kifizetési előirányzatok		b	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

A referenciaösszegbe beletartozó igazgatási kiadások³⁴

Technikai és igazgatási segítségnyújtás (NDE)	8.2.4.	c	0	0	0	0	0	0	0
---	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

TELJES REFERENCIAÖSSZEG

Kötelezettségvállalási előirányzatok		a + c	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Kifizetési előirányzatok		b + c	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

A referenciaösszegbe nem beletartozó igazgatási kiadások³⁵

Személyi és kapcsolódó kiadások	8.2.5.	d	0	0	0	0	0	0	0
A referenciaösszegbe nem beletartozó, a személyi és kapcsolódó kiadásoktól eltérő kiadások	8.2.6.	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

A fellépés indikatív összköltsége

TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		a+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
TELJES KIFIZETÉSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		b+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

³³ Olyan kiadások, amelyek nem tartoznak az érintett xx. cím xx 01. alcíme alá.

³⁴ A(z) xx cím xx 01 04. jogcímcsoportja alá tartozó kiadások.

³⁵ A(z) xx 01. alcím alá tartozó, a(z) xx 01 04. és a(z) xx 01 05. jogcímcsoportokon kívüli kiadások.

A társfinanszírozás részletezése

Ha a javaslat tagállamok vagy más szervek (kérjük, nevezze meg) által biztosított társfinanszírozást tartalmaz, az alábbi táblázatban adja meg a társfinanszírozás becsült szintjét (a táblázat további sorokkal bővíthető, ha a társfinanszírozást várhatóan több szerv nyújtja):

millió EUR (három tizedesjegyig)

Társfinanszírozó szerv		2006	2007	2008	2009	2010	2011-től	Összesen
.....	f							
TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT társfinanszírozással	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. A pénzügyi programozással való összeegyeztethetőség

A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi pénzügyi programozással.

A javaslat miatt a pénzügyi terv vonatkozó fejezetének átdolgozása szükséges.

A javaslat miatt szükség lehet az intézményközi megállapodás³⁶ rendelkezéseinek alkalmazására (azaz rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a pénzügyi terv módosítására).

4.1.3. A bevételre gyakorolt pénzügyi hatás

A javaslatnak nincs kihatása a bevételre.

A javaslatnak van pénzügyi kihatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

MEGJEGYZÉS: Minden, a bevételre gyakorolt hatás kiszámításával kapcsolatos részletet és észrevételt külön mellékletben kell megadni.

³⁶ Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

millió EUR (egy tizedesjegyig)

Költségvetési tétel	Bevétel	A fellépést megelőzően [n-1. év]	A fellépés után						
			[n. év]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁷	
	<i>A bevétel abszolút összege</i>								
	<i>A bevétel változása</i>	Δ							

(Minden érintett költségvetési tételt fel kell tüntetni; ha a kihatás több költségvetési tételt is érint, a táblázatot megfelelő számú sorral ki kell egészíteni.)

- 4.2. Teljes munkaidős egyenértékben kifejezett személyi állomány (beleértve a tisztviselőket, az ideiglenes és a külső alkalmazottakat) – a részleteket lásd a 8.2.1. pontban

Éves szükségletek	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A személyi állomány teljes létszáma	0	0	0	0	0	0

5. JELLEMZŐK ÉS CÉLKITŰZÉSEK

Az indokolásban részletesen ismertetni kell a javaslat keretét. A pénzügyi kimutatás e szakaszának a következő kiegészítő információkat kell tartalmaznia:

- 5.1. A megvalósításra rövid vagy hosszú távon van-e szükség

2004. március 25-i terrorizmusellenes nyilatkozatában³⁸ az Európai Tanács sürgette „a közlekedési rendszerek valamennyi formájának megerősítését, különösen pedig a jogi keret fejlesztését és a megelőző mechanizmusok javítását”. Ez a javaslat reagálni kíván a Tanács kérésében megjelölt igényre.

A közelmúltban az Európai Unió jelentős haladást ért el a közlekedés terrorfenyegetéssel szembeni védelmében. Már hatályban van a légi közlekedés (a repülőtereket is beleértve)

³⁷ A táblázat szükség esetén (tehát ha a fellépés időtartama meghaladja a hat évet) további oszlopokkal bővíthető.

³⁸ Az EU nyilatkozata a terrorizmus elleni küzdelemről, 2004. március 25, 7906/2004, 2004. március 29.

és a tengerhajózás védelmére vonatkozó szabályozás. A tengeri kikötők védelmét megerősítő jogi aktus a jogalkotási folyamat végére jutott. A szállítási lánc említett területeken kívül eső részével azonban nem foglalkozik európai jogszabály. Ez a javaslat hézagpótló szerepet kíván betölteni a különböző szállítási módok tekintetében.

5.2. A közösségi részvétel által képviselt hozzáadott érték, valamint a javaslatnak az egyéb pénzügyi eszközökkel való összeegyeztethetősége és esetleges szinergiája

Annak érdekében, hogy a szállítási lánc védelmére vonatkozó nemzeti szabályok következtében ne alakulhassanak ki ismételten a nemzeti szállítási piacok, közösségi fellépésre van szükség, ugyanúgy, ahogyan a tengerhajózás, a tengeri kikötők, a légi közlekedés és a repülőterek esetében történt.

5.3. A javaslat céljai, az attól várt eredmények, illetve az azzal összefüggő mutatók a tevékenység alapú irányítás keretében

Nincsenek, kivéve a Szerződések őreként egyébként is meglévő szerep.

5.4. Végrehajtási módszer (indikatív)

Jelölje meg a fellépés végrehajtásához választott módszert (módszereket).³⁹

Központosított irányítás

- közvetlenül a Bizottság által
- közvetetten a következőknek történő hatáskör-átruházással:
 - végrehajtó hivatalok
 - a Közösségek által létrehozott, a költségvetési rendelet 185. cikkében említettek szerinti szervek
 - tagállami közintézmények/közfeladatot ellátó szervek

Megosztott vagy decentralizált irányítás

- a tagállamokkal
- harmadik országokkal

Nemzetközi szervezetekkel közös irányítás (kérjük, nevezze meg)

³⁹ Több módszer feltüntetése esetén kérjük, adja meg e pont „Vonatkozó megjegyzések” részében a további részleteket.

Megjegyzés:

Nincs.

6. felügyelet ÉS ÉRTÉKELÉS

6.1. Felügyeleti rendszer

A Bizottság ellátja a Szerződés öre szerepből hagyományosan rá háruló ellenőrzési feladatokat.

6.2. Értékelés

6.2.1. Előzetes értékelés

Az Európai Tanács 2004. március 25-i terrorizmusellenes nyilatkozata⁴⁰ megadta a Bizottság jelen javaslatának sürgető politikai hátterét.

2004-ben konzultációs folyamat kezdődött. Ennek során, a tagállamokkal és az érdekeltekkel együttműködésben kikristályosodott a szárazföldi szállítási lánc védelmét szabályozó majdani európai intézkedések kitzúzhető célja.

A konzultációs folyamat és a hatásvizsgálat⁴¹ azt mutatja, hogy az EU intézkedéseinek figyelembe kell venniük a következő megfontolásokat.

- A szállítási lánc védelme terén az elgondolhatatlanról kell gondolkozni. A védelemmel összefüggő kockázatok a rakományt, a szállítási módokat és az infrastruktúrát veszélyeztethetik. A hatóságok sohasem garantálhatnak százszázalékos védelmet.
- Egyre több vállalatnál vezetnek be belső védelmi előírásokat. A szállítási láncban üzletfeleiknek igazodniuk kell ezekhez az eljárásokhoz. A szállítási szolgáltatók és más olyan közreműködők, amelyek több üzletféllel is dolgoznak, többféle értékelésnek kénytelenek alávetni magukat, ami szükségtelen, fennakadást okoz és költséges.
- A kihívás: minél magasabb szintű védelmet elérni a szállítási láncban anélkül, hogy az áruforgalom kárát látná, és mindezt úgy, hogy az adminisztrációs követelmények a lehető legalacsonyabb szinten maradjanak.
- A hatóságoknak és a gazdaság szereplőinek együtt kell működniük a szállítási lánc védelmének fokozásában. Az alapelv az, hogy bizonyos könnyítéseket és

⁴⁰ Az EU nyilatkozata a terrorizmus elleni küzdelemről, 2004. március 25., 7906/2004, 2004. március 29.

⁴¹ DNV Consulting: „Az esetleges jogi szabályozás hatása a közlekedés védelmének javítására”. A tanulmány finanszírozása a 2004. évi költségvetésből történt.

egyszerűsítéseket élvezhetnek mindazok a cégek, amelyek önként eleget tesznek bizonyos követelményeknek és amelyeket a hatóságok átvilágítottak.

- A szállítási láncra vonatkozó egységes keretszabályozás csökkenti az EU határain belül a védelemmel összefüggésben zajló versenyt. Megfontolandó lehetőség a vállalatok minősítése.

6.2.2. Az időközi/utólagos értékelés nyomán hozott intézkedések (hasonló, korábbi tapasztalatok tanulsága)

A Bizottság tanulmány megrendelését tervezi az elfogadott intézkedések hatásainak és hatékonyságának értékelésére. Ezt a tanulmányt először 2010-ben, majd háromévente kell elkészíteni. A rendszeres értékelés ahhoz szükséges, hogy a Bizottság a komitológiai eljárás keretében javaslatot tehessen a javasolt rendszer esetleg szükségessé váló kiigazításaira. A tanulmányok elkészíttetésének becsült költsége darabonként 500 000 €.

6.2.3. A jövőbeni értékelések feltételei és gyakorisága

Lásd a 6.2.2. pontot.

7. Csalás elleni intézkedések

A javasolt rendelet 6. melléklete alapján a szállítási lánc védelmével foglalkozó elismert szervezetnek bizonyosságot kell tennie arról, hogy korrupció és csalás szempontjából mind maga a szervezet, mind alkalmazottjai kifogástalan előélettel rendelkeznek.

8. A FORRÁSOK RÉSZLETEZÉSE

8.1. A javaslat célkitűzéseinek pénzügyi költségei

Kötelezettségvállalási előirányzatok millió euróban (három tizedesjegyig)

(Fel kell tüntetni a célkitűzésekre, a fellépésekre és a	Teljesítések típusa	Átlagos költség	2006		2007		2008		2009		2010		2011		ÖSSZESEN	
			Teljesítések	Összköltség	Teljesítések	Összköltség	Teljesítések	Összköltség	Teljesítések	Összköltség	Teljesítések	Összköltség	Teljesítések	Összköltség	Teljesítések	Összköltség
1. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS⁴²																
1. fellépés																
1. teljesítés																
2. teljesítés																
2. fellépés																
1. teljesítés																
1. célkitűzés részösszege																
2. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS¹																
1. fellépés																
1. teljesítés																
2. célkitűzés részösszege																
n. MŰKÖDÉSI																
n. célkitűzés részösszege																
ÖSSZKÖLTSG																

⁴²

Az 5.3. szakaszban leírtak szerint.

8.2. Igazgatási kiadások

8.2.1. Személyi állomány létszáma és típusa

Foglalkoztatás jellege		A fellépés kezelésére a meglévő és/vagy pótlólagos állományból kirendelendő létszám (álláshelyek száma/teljes munkaidős egyenérték)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tisztviselők vagy ideiglenes alkalmazottak ⁴³ (XX 01 01.)	A*/adminisztrátor						
	B*,C*/asszisztens						
A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott állomány ⁴⁴							
A(z) XX 01 04/05. jogcímcsoportból egyéb állomány ⁴⁵							
ÖSSZESEN							

8.2.2. A fellépés keretében felmerülő feladatok leírása

Nem alkalmazható.

8.2.3. A – jogszabályban meghatározott – állomány származási helye

(Több származási hely megjelölése esetén kérjük az álláshelyek számát minden származási helyre vonatkozóan megadni.)

- A cserére vagy meghosszabbításra kerülő program irányításához jelenleg hozzárendelt álláshelyek
- Az n. évi politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet keretében már hozzárendelt álláshelyek
- A következő éves politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet eljárásának keretében igényelendő álláshelyek
- Az érintett szolgálaton belül meglévő állomány felhasználásával átcsoportosítandó álláshelyek (belső áthelyezés)
- Az n. évben szükséges, de az éves politikai stratégiában/előzetes költségvetés-tervezetben az adott évre nem előirányozott álláshelyek

⁴³ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

⁴⁴ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

⁴⁵ Amelynek költségét tartalmazza a referenciaösszeg.

8.2.4. A referenciaösszegbe beletartozó egyéb igazgatási kiadások (XX 01 04/05. – Igazgatási kiadások)

millió EUR (három tizedesjegyig)

Költségvetési tétel (szám és megnevezés)	n. év	n+1. év	n+2. év	n+3. év	n+4. év	n+5. évtől	ÖSSZESEN
1 Technikai és igazgatási segítségnyújtás (beleértve a kapcsolódó személyi költségeket)							
Végrehajtó hivatalok ⁴⁶							
Egyéb technikai és igazgatási segítségnyújtás							
<i>belső</i>							
<i>külső</i>							
Teljes technikai és igazgatási segítségnyújtás							

8.2.5. A referenciaösszegbe nem beletartozó személyi és kapcsolódó költségek

millió EUR (három tizedesjegyig)

A személyi állomány fajtája	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak (XX 01 01.)						
A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány (kisegítő alkalmazottak, kihelyezett tagállami szakértők, szerződéses alkalmazottak stb.) (adja meg a költségvetési tételt)						
Személyi és kapcsolódó – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – költségek összesen						

Számítás – Adott esetben a 8.2.1. pontra kell hivatkozni.

⁴⁶ Hivatkozni kell az érintett végrehajtó hivatal(ok)ra vonatkozó pénzügyi kimutatásra.

8.2.6. A referenciaösszegbe nem beletartozó egyéb igazgatási kiadások

millió EUR (három tizedesjegyig)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	ÖSSZE SEN
XX 01 02 11 01. – Kiküldetések							
XX 01 02 11 02. – Ülések és konferenciák							
01 02 11 03. – Kötelező bizottságok (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04. – Tanulmányok és konzultációk							
XX 01 02 11 05. – Információs rendszerek							
2. Egyéb irányítási kiadások összesen (XX 01 02 11.)							
3. Egyéb igazgatási jellegű kiadások (a költségvetési tétel megadása mellett)							
A személyi és kapcsolódó költségeken kívüli – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – igazgatási kiadások összesen			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Számítás: Az első évben a szállítási lánc védelmével foglalkozó bizottság 3 ülést tart. – A további években kettőt-kettőt. A nemzeti szakértők utazási költségeinek megtérítése: 25 fő, szakértőnként 750 euro becsült összeg alapján.