

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról

COM(2006) 852 – 2006/0278 (COD)

(2007/C 256/09)

2007. január 19-én az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. és 251. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2007. június 19-én elfogadta véleményét. (Előadó: Krzysztof OSTROWSKI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. július 11-12-én tartott, 437. plenáris ülésén (a július 11-i ülésnapon) 136 szavazattal, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Az EGSZB álláspontja

1.1 Az EGSZB kedvezően fogadja a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló irányelvre irányuló bizottsági javaslatot, amelynek stratégiai célja az e területen elfogadott közösségi jogszabályok összehangolása. Egy ilyen intézkedés révén javíthatók a veszélyes áruk szállítását érintő biztonsági feltételek.

1.2 Az irányelvjavaslat a veszélyes áruk szállításával foglalkozó négy létező irányelvet és négy európai bizottsági határozatot mutat be, amelyeket egyetlen jogalkotási aktusba tömörít, és egyúttal kiterjeszti e közösségi szabályok alkalmazási körét – amely eredetileg csak a közúti és vasúti fuvarozásra terjedt ki – a belvízi szállításra is.

1.3 Az EGSZB osztja az Európai Bizottság véleményét, amely szerint nehéz a lehető legbiztonságosabb feltételeket megteremteni a veszélyes áruk szállításához anélkül, hogy elfogadnánk egy olyan közösségi jogszabályt, amely a szárazföldi szállítás valamennyi módjára (közúti, vasúti és belvízi szállításra) egyaránt vonatkozik.

1.4 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a veszélyes áruk közúti és vasúti szállítására terén hatályban lévő szabályok összehangolása révén – anélkül, hogy lényegi változtatásokat végeznének a meglévő rendelkezéseken, és amellet, hogy egyúttal a közösségi jogszabály alkalmazási körét a belvízi szállításra is kiterjesztjük – az adminisztrációs szabályok és eljárások jelentős egyszerűsítését érjük el, ami a közjogi hatóságoknak és a magánszektor szereplőinek egyaránt érdekét szolgálja.

1.5 A szárazföldi szállítás mind a három módját magában foglaló, egyetlen jogszabály elfogadása, valamint azon lehetőség által, hogy az irányelv mellékletei egyszerűen csak hivatkoznak a veszélyes áruk szállítására vonatkozó nemzetközi megállapodásokra ahelyett, hogy a jelenlegi jogszabályokhoz hasonlóan tartalmaznák azok szövegét, jelentősen csökkenne a közösségi joganyag terjedelme is.

1.6 Az EGSZB úgy véli, hogy az új szabályok elfogadásához javasolt jogalkotási forma, vagyis az irányelv megfelelő megoldást kínál. Tekintettel azonban az e területen a tagállamok rendelkezésére álló kivételek és szabad választások nagy számára, az EGSZB felhívja a tagállamokat, hogy a lehető legszorosabban működjenek együtt e kérdésben az Európai Bizottsággal annak érdekében, hogy a szabályozás harmonizációjának hatékonysága garantált legyen.

1.7 Az EGSZB hangsúlyozni kívánja, hogy tekintettel a szövegtervezet rendelkezéseinek aprólékosságára, amelyek a veszélyes áruk szállítására vonatkozó műszaki előírásokra, valamint a veszélyes áruk típusaira vonatkoznak, csupán a javaslat általánosabb jellegű vonatkozásaira szorítkozik.

1.8 Az EGSZB örömmel veszi tudomásul, hogy az Európai Bizottságtól kapott információk szerint a javaslat tartalmát jelentősen befolyásolta a tagállamok, valamint az érintett felek – a veszélyes áruk fuvarozásával foglalkozó vállalkozásokat képviselő szakmai szövetségek – véleménye, továbbá hogy a konzultációs eljárás folyamán a lehetőségek szerint igyekeztek közös álláspontokat kialakítani.

1.9 Az EGSZB meglelégedéssel nyugtázza, hogy az Európai Bizottság munkáját a komitológiai eljárás keretében továbbra is egy, a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos kérdésekért felelős szabályozási bizottság segíti.

1.10 Elégedettségének ad továbbá hangot azzal kapcsolatban, hogy a szakmai szövetségeknek lehetőségük volt kifejtetni véleményüket a javaslat előkészítésének kidolgozása során általt, hogy részt vehettek a szabályozási bizottság ülésein, valamint azzal kapcsolatban, hogy konzultációt folytattak az Európai Szabadkereskedelmi Szövetség (EFTA) tagállamaival is, és folyamatosan tájékoztatták az Európai Parlamentet.

1.11 Az EGSZB értékeli, hogy a Rajnai Hajózási Központi Bizottsággal is konzultáltak, tekintve, hogy az ilyen jellegű szállítmányok 80 %-a Európában a Rajna folyóra koncentrálódik.

1.12 Az EGSZB tudomásul veszi azt az Európai Bizottság által szolgáltatott információt is, amely szerint 2004–2005-ben külső tanácsadók elkészítették ennek a szakpolitikai területnek az értékelését „A veszélyes áruk szállítására vonatkozó európai uniós szakpolitika értékelése 1994-től” címmel, továbbá hogy ez a gyakorlat megerősítette a javaslatban képviselt megközelítés helytállóságát, valamint hogy a nyilvános konzultációk keretében megkérdezett személyek nagy többsége támogatja az Európai Bizottság által javasolt intézkedéseket.

1.13 Az irányelv technikai mellékleteinek szükség esetén történő fordításával és közzétételével járó, mindeddig a Közösség által vállalt terheknek a tagállamokra hárításával kapcsolatban az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak pénzügyi támogatást kellene nyújtania a fordítások nemzeti szinten való kivitelezéséhez.

1.14 A fent említett megfontolások fényében az EGSZB meggyőződése, hogy támogatni kell az Európai Bizottság által benyújtott javaslatot, amelyet a veszélyes áruk szárazföldi szállítása területén tevékenykedő, különböző tagállamokból származó, magas színvonalú szakértők dolgoztak ki.

1.15 Az EGSZB azonban fel kívánja hívni a figyelmet az alábbi kérdéseket érintő pontokra, amelyeket véleménye szerint pontosítani vagy tisztázni kellene: a „veszélyes áruk” fogalom érvényes meghatározásának hiánya az irányelv alkalmazásában; a tagállamoknak megadott jog, hogy szigorúan a biztonságtól eltérő indokkal a veszélyes áruk országhatáraikon belüli szállítását megtiltsák, valamint a III.2. és a III.3. mellékletben az információ teljes hiánya.

Az EGSZB e kérdésekkel kapcsolatos észrevételeit a „Részletes megjegyzések” című rész tartalmazza.

2. A javaslat főbb elemei

2.1 A veszélyes áruk szárazföldi szállítása (vegyi anyagok, tisztítóanyagok, motorbenzin, robbanóanyagok, kézfegyverekhez való lőszer, aeroszolok, radioaktív anyagok, növényvédő szerek stb.) jelentős baleseti kockázattal jár. Ez a megállítás valamennyi szállítási módra érvényes, akár közúti, akár vasúti, akár belvízi utakról legyen szó. A szállítás veszélyezteteti a szállításban részt vevő személyek egészségét és életét, ezenkívül jelentős számú városi és vidéki lakosságot is.

2.2 Már születtek intézkedések annak biztosítására, hogy az ilyen típusú áruk szállítása a lehető legbiztonságosabb módon történjen. A veszélyes áruk nemzetközi szállítását jelenleg az ENSZ ajánlásai alapján megkötött nemzetközi egyezmények és megállapodások szabályozzák. A veszélyes áruk szállításának biztonsága, valamint a szabad és multimodális nemzetközi szállítási szolgáltatások garantálása érdekében az ENSZ „A veszélyes áruk szállítására vonatkozó ajánlások” címmel dokumentumot

dolgozott ki (majd később korszerűsített), amelyet mintaszabályzat formájában terjesztett elő.

2.3 A veszélyes áruk szállításának szabályozására nemcsak az ilyen áruk jellege miatt van szükség, hanem a szállítmányok terjedelme miatt is. Az Európai Unión belül szállított veszélyes áruk összességének tömege már eléri az évi 110 milliárd tonnakilométert, ami az uniós áruforgalom 8 %-át teszi ki. Ez a szállítás 58 %-ban közutakon, 25 %-ban vasúton és 17 %-ban belvízi utakon történik, és a tendencia – a vasutat leszámítva – növekedést mutat.

2.4 Európában a szárazföldi szállítás ágazatában a nemzetközi egyezmények előírásait három jogi eszköz segítségével hajtották végre:

- a) „a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló európai megállapodás” (ADR), amelyet 1957. szeptember 30-án kötöttek meg Genfben, és később módosításokon ment keresztül;
- b) „a veszélyes áruk nemzetközi vasúti szállításáról szóló előírás” (RID), amely a Nemzetközi Vasúti Áru fuvarozási Egyezmény (COTIF) C függelékét képezi, és amelyet 1999. június 3-án kötöttek Vilniusban, majd a későbbiekben módosítottak;
- c) „a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló európai megállapodás” (ADN), amelyet 2000. május 26-án kötöttek Genfben, és később módosítottak.

2.5 A veszélyes áruk szárazföldi szállítására vonatkozó uniós jogszabályok azonban csak a közúti és a vasúti forgalomra terjednek ki. E két szállítási mód esetében a hatályos jogszabályok már magas szintű biztonságot garantálnak, és rendelkeznek a szállítási szolgáltatások szabad nyújtásáról és a közlekedési eszközöknek az EU területén belüli szabad mozgásáról is. A közösségi jogban ezt a területet négy jogi aktus szabályozza, melyek a következők:

- a) a Tanács 1994. november 21-i 94/55/EK irányelve a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről,
- b) a Tanács 1996. július 23-i 96/49/EK irányelve a veszélyes áruk vasúti fuvarozására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről,
- c) a Tanács 1996. június 3-i 96/35/EK irányelve a veszélyes áruk közúti, vasúti vagy belvízi szállításánál alkalmazandó biztonsági tanácsadók kinevezéséről és szakmai képzéséről,
- d) az Európai Parlament és a Tanács 2000. április 17-i 2000/18/EK irányelve a veszélyes áruk közúti, vasúti vagy belvízi szállításánál alkalmazandó biztonsági tanácsadók vizsgájának minimumkövetelményeiről.

2.6 A veszélyes áruk belvízi szállítására vonatkozóan viszont semmilyen közösségi szabályozás nem létezik. A veszélyes áruk belvízi szállítására vonatkozóan létezik ugyan két szabályrendszer, amelyek a rajnai, illetőleg a dunai szállítás szabályozzák (ADN-R, ADN-D), de ezek regionális mechanizmusok. Ezenkívül meg kell még említeni a belvízi szállításra vonatkozó nemzeti rendelkezéseket is. A szabályozás hiánya ezen a területen mindezekelőtt annak tulajdonítható, hogy az ADN-t nem írták alá. Az Európai Bizottságnak a belvízi utakon közlekedő hajókon megvalósuló veszélyesáru-szállításra vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló, 1997-ben közzétett javaslatát nem fogadták el, és a Bizottság 2004-ben visszavonta.

2.7 A belvízi szállításról szóló megállapodás ratifikálása jelenleg folyik, és a megállapodás várhatóan legkésőbb 2009-ben hatályba lép. Tekintettel erre a helyzetre, az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a közösségi jogba a belvízi szállítás is ésszerű lenne beépíteni, már csak a harmonizáció érdekében is. Ezek a körülmények a hatályos jogszabályok korszerűsítésére és összehangolására is lehetőséget teremtenek. Ezenkívül el kell kerülni, hogy a nemzetközi és az országhatárokon belüli szállítás terén két, egymástól különböző szabályrendszer alakuljon ki. A módosításokat az is indokolja, hogy a veszélyes áruk szállítására irányadó hatályos uniós jog meglehetősen bonyolult. Az egyes szállítási módokra vonatkozó jogszabályok következetlenségeket tartalmaznak, egyes rendelkezések elavultak vagy hamarosan elavulnak. Két irányelv például feleslegesnek tekinthető, hiszen előírásaikat ma már az ADR, a RID és az ADN is tartalmazza. Egy technikai jellegű, a hatályos irányelvek jelenlegi felépítéséből fakadó probléma is fennáll. Amikor – két évente – a nemzetközi megállapodásokat felülvizsgálják, az irányelvek értelmében a terjedelmes mellékleteket hiánytalanul le kell fordítani, ami rendkívül nehéz és költséges feladat.

2.8 Ha nem történnek intézkedések, akkor az Európai Bizottság által szolgáltatott információk szerint a fentiekben felvázolt problémák megmaradnak, sőt, fokozódnak. A mostani bonyolult szabályozás a nemzetközi megállapodások és egyezmények minden módosítása nyomán minden bizonnyal még bonyolultabbá válik; az elavult szabályok egy része hatályban marad, ami megzavarja az érintetteket, és megnöveli a veszélyt, hogy nem tudnak megfelelni az előírásoknak. Félő, hogy az uniós szabályok nemcsak hogy nem válnak felhasználóbarátabbá, hanem teljesen áttekinthetetlenek lesznek. A multimodális megoldások egyre gyakoribb igénybevétele folytán a különböző szállítási módok eltérő szabályozása tovább súlyosbíthatja a szállításban napi szinten felmerülő gyakorlati problémákat, és indokolatlan többletköltségeket eredményezhet. Ezenkívül a belvízi szállításban a nemzetközi és az országhatárokon belüli szállításra irányadó eltérő szabályok hátráltatják e közlekedési mód fejlődését, márpedig – a statisztikai adatok alapján – számos esetben ez a mód lenne a legelőnyösebb.

2.9 Az Európai Bizottság ezért tesz javaslatot egyetlen új irányelvre, amely korszerűsíti a veszélyes áruk közúti és vasúti szállítását szabályozó négy irányelvet és négy bizottsági határozatot

oly módon, hogy egyetlen jogi aktusba foglalja őket. A három földi szállítási módra egyetlen jogi aktus vonatkozna, az uniós előírások hatálya pedig a belvízi szállításra is kiterjedne.

2.10 Az új irányelv hatályaon kívül helyezné a veszélyes áruk szállítását szabályozó, módosított 94/55/EK és 96/49/EK irányelvet, a veszélyes árukkal foglalkozó biztonsági tanácsadókról szóló 96/35/EK és 2000/18/EK irányelvet, valamint a 94/55/EK és 96/49/EK irányelvtől való nemzeti eltérést engedélyező, módosított 2005/263/EK és 2005/180/EK bizottsági határozatot. Hozzá kell tenni, hogy a 96/35/EK és a 2000/18/EK irányelv rendelkezéseit a 94/55/EK és a 96/49/EK irányelv mellékletei is tartalmazzák, így az előbbieket a közúti és a vasúti szállítás tekintetében feleslegesek.

2.11 A javaslat beépíti a közösségi jogba a nemzetközi szállítás terén jelenleg hatályos szabályokat, és a nemzetközi szabályok alkalmazási körét kiterjeszti az országhatárokon belüli szállításra. Jelentős mértékben egyszerűsíti a veszélyes áruk szállítására irányadó közösségi jogi szabályozást annak ellenére, hogy a rendelkezések tárgyi hatálya kibővül.

2.12 A javaslat továbbá a tagállamokra hárít egy olyan terhet, amelyet eddig a Közösség – voltaképpen az Európai Bizottság – vállalt –, azaz az irányelv két évente frissített technikai mellékleteinek fordítására és közzétételére vonatkozó kötelezettséget. Az erre magyarázatul szolgáló okok egyike, hogy a közösségi szinten elkészített fordítások minősége nem mindig volt kielégítő, ezért a tagállamok gyakran kénytelenek voltak saját fordításukat is elkészíteni, vagy adott esetben javításokat végezni. Az Európai Bizottságnak ezért pénzügyi támogatást kell nyújtania a nemzeti fordítások elkészítéséhez. Az Európai Bizottság meg van azonban győződve arról, hogy a fordítással és a közzététellel kapcsolatos közösségi megtakarítás meghaladja a tagállamoknak nyújtandó támogatás mértékét.

2.13 A javaslat olyan rendszer bevezetésére törekszik, amely alapján az irányelv mellékletei a veszélyes áruk szállítására irányadó nemzetközi megállapodásokra és egyezményekre csupán hivatkoznak, nem tartalmazzák teljes szövegüket, mint jelenleg. Ezzel a közösségi joganyag terjedelme várhatóan mintegy 2000 oldallal csökkenne.

2.14 A közösségi jog egyszerűsödése minden bizonnyal megkönnyítené a közösségi jog nemzeti jogba történő átültetését. A veszélyes áruk szállítására vonatkozó szabályok összehangolása egyszerűbbé és hatékonyabbá tenné az e szabályok alkalmazásával megbízott hatóságok munkáját – ideértve a jelentéstételt is.

2.15 Az egyszerűbb, összehangolt szabályok révén a feladótól a címzettig valamennyi érintett vonatkozásában egyszerűbbé válna a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos adminisztráció.

2.16 Az összehangolt szabályozással a szállítási műveletek és a járművek okmányainak kiállítása is egyszerűsödne, csakhogy, mint az érintettek kiképzése és a veszélyes anyagok biztonságával foglalkozó tanácsadók munkája.

2.17 A javaslat szerepel mind az Európai Bizottságnak a közösségi joganyag korszerűsítésére és egyszerűsítésére irányuló, folyamatosan aktualizált programjában, mind munka- és jogalkotási programjában.

3. Részletes megjegyzések

Az EGSZB szeretné felhívni a figyelmet néhány olyan pontra, amellyel kapcsolatban bizonyos fenntartásai vannak:

3.1 Először is, az Európai Bizottság veszélyes áruk szárazföldi szállítására vonatkozó európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslata a fogalommeghatározásokat tartalmazó fejezetben ismerteti, milyen értelemben használ különböző fogalmakat vagy kifejezéseket (például ADR, RID, ADN jármű, vasúti kocs, hajó) az irányelvben. Azt azonban nem közli, hogy éppen a „veszélyes áruk” fogalmát hogyan kell értelmezni. A feladat kétségtelenül nehéz, hiszen nagyon sokféle áru létezik, és ezek köre a technikai haladással párhuzamosan egyre bővül. Az EGSZB mindazonáltal úgy véli, hogy a szövegben utalni kellene arra, hogyan értelmezendő a „veszélyes áruk” fogalma az irányelvben.

3.2 Másodsor, az irányelvjavaslat feljogosítja a tagállamokat, hogy – szigorúan a szállítás közbeni biztonságtól *eltérő indokkal* – szabályozzák, illetőleg megtiltsák a veszélyes áruk területükön történő szállítását. Bár azt sejtí az EGSZB, hogy a tagállamok e szabályozásra, sőt, tiltásra való felhatalmazásának melyek az indokai, nem érti, milyen megfontolásból engedélyezné a javaslat e jog érvényesítését „szigorúan a szállítás közbeni biztonságtól eltérő indokkal”. Megítélése szerint a vizsgált javaslatban – amely biztonságosabbá kívánja tenni a veszélyes áruk szállítását – szereplő megfogalmazásból az következik, hogy a szállítás biztonságával összefüggő okok miatt a tagállamok nem tilthatják meg a veszélyes áruk területükön történő szállítását: ez az álláspont nem tűnik ésszerűnek. Másfelől, az EGSZB nem látja tisztán, miként lehetne a határokon átnyúló szállításra vonatkozó tilalmakat koordinálni olyan esetekben, amelyekben a tagállamok eltérő tilalmakat fogadnának el.

3.3 Harmadsor, a harmadik melléklet III.2. és III.3. pontja (belvízi szállítás) semmilyen információt nem tartalmaz a tervezett kiegészítő átmeneti rendelkezésekről és kiegészítő nemzeti rendelkezésekről. Az EGSZB ezért annak tisztázását kéri, hogy valóban nem terveznek-e semmiféle ilyen jellegű intézkedéseket, vagy ezek az intézkedések éppen kidolgozás alatt állnak-e.

Kelt Brüsszelben, 2007. július 11-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Zöld könyv a műholdas navigációs alkalmazásokról

COM(2006) 769 final

(2007/C 256/10)

2006. december 8-án az Európai Bizottság – az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján – úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban: *Zöld könyv a műholdas navigációs alkalmazásokról*.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2007. június 19-én elfogadta véleményét (előadó: Stéphane BUFFETAUT).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. július 11-12-én tartott, 437. plenáris ülésén (a július 11-i ülésnapon) 134 szavazattal, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Bevezetés

1.1 A Galileo az európai űrpolitika zászlóshajója. A projekt kiterjedése és stratégiai jellege miatt az Európai Űrügynökség az Európai Unióval közösen végzi tevékenységét, így a kormányközi és közösségi politikavezetésnek is meg kell dolgoznia a projekt sikeréért. Az együttműködés szellemében a projektet a köz- és magánszféra partnerségének formájában kellene működtetni.

1.2 A 30 műholdból álló csoport előfutárát, az első – kísérleti – műholdat 2005 végén állították pályára. A projekt fejlesztése, bár nehézkesen és késedelmesen, de tovább folytatódik.

1.3 A Galileo egy globális műholdas navigációs rendszer, amely helymeghatározási, navigációs és időmérési szolgáltatásokat nyújt.