



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 27.2.2006  
KOM(2006)79 v konečném znění

2006/0025(COD)

**SDĚLENÍ KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU  
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**o posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce**

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**

**o posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce**

**{SEC(2006)251}**

(předložený Komisí)

# SDĚLENÍ KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

## o posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce

1. Potřeba bezpečnosti dopravy
  - 1.1. Terorismus představuje jedno z největších ohrožení demokracie a svobody. Nebezpečí teroristického útoku zaměřeného na nákladní dopravu je nadále vysoké. Možné škody, pokud jde o životy a hospodářské činnosti, nelze ani odhadnout, ani vyčíslit.
  - 1.2. Bezpečnost dopravy se stala zásadní celosvětovou problematikou. Evropské unie se týká vzhledem k tomu, že její role jako obchodního partnera závisí na účinné a bezpečné dopravě na všech úrovních a za pomoci všech druhů dopravy. Bezpečností nákladní dopravy se začínají zabývat obchodní partneři EU. Spojené státy americké již zavedly určitá bezpečnostní opatření pro dovozy, která mají vliv na evropské dodavatelské řetězce.
  - 1.3. V nedávné době bylo v oblasti bezpečnosti evropské dopravy dosaženo výrazných zlepšení: bezpečnost letectví a letišť byla zasazena do evropského rámce<sup>1</sup>, bezpečnost námořní dopravy a přístavních terminálů byla posílena<sup>2</sup> a v návaznosti na nedávné zakončení legislativního procesu týkajícího se bezpečnostních opatření pro námořní přístavy<sup>3</sup> lze očekávat výrazné zlepšení bezpečnosti celých přístavních oblastí.
  - 1.4. Komise již v roce 2003 poukázala na potřebu posílení bezpečnosti v pozemní nákladní dopravě<sup>4</sup>. Pro evropský dodavatelský řetězec pozemní dopravy jako celek nejsou v současné době zavedena žádná pravidla. Dodavatelský řetězec z definice zahrnuje veškeré dopravní a s dopravou související činnosti a postupy, výrobním provozem počínaje a místem určení nákladu konče.
  - 1.5. Kvůli hrozbě teroristických útoků mnohem zřetelněji vyvstává zranitelnost dodavatelského řetězce a potřeba jednat: Občané očekávají, že budou přijata bezpečnostní opatření pro dodavatelský řetězec, na němž závisí jejich každodenní život, a podniky si již nemohou dovolit nevěnovat bezpečnosti pozornost, chtějí-li chránit své zaměstnance, společnosti, své zákazníky a veřejnost před teroristickým útokem.

---

<sup>1</sup> Nařízení (ES) č. 2320/2002, Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1.

<sup>2</sup> Nařízení (ES) č. 725/2004, Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

<sup>3</sup> Směrnice (ES) č. 65/2005, Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 28.

<sup>4</sup> Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o posílení bezpečnosti námořní dopravy, KOM/2003/0229 v konečném znění ze dne 16. května 2003, s. 18.

- 1.6. V boji proti terorismu vyzvali nejvyšší představitelé států EU k „posílení všech systémů dopravy, včetně zlepšení právního rámce a preventivních mechanismů“<sup>5</sup>.
- 1.7. Nečinnost jako volba nepřichází v úvahu. Komise proto navrhuje činnost Společenství ke zvýšení bezpečnosti v dodavatelském řetězci pozemní dopravy, která by doplnila stávající bezpečnostní pravidla dopravy ve Společenství. Tento návrh se netýká bezpečnosti přepravy osob, zejména v hromadných systémech dopravy, na kterou by se popřípadě mohly zaměřit pozdější kroky.
2. Zlepšování bezpečnosti dodavatelského řetězce
  - 2.1. Komise předkládá toto sdělení a legislativní návrh o posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce s ohledem na naléhavou potřebu jednat a s ohledem na závěry Evropské rady.
  - 2.2. Toto sdělení uvádí základní skutečnosti o bezpečnosti nákladní dopravy, které případná iniciativa v této oblasti musí vzít v úvahu. Pojednává o výhodách a nevýhodách určitých možností a o důvodech, proč je navrhované legislativní opatření nejrealističtějším a nejcílenějším přístupem ke zvyšování bezpečnosti evropské nákladní dopravy.
  - 2.3. Cílem návrhu je zlepšit bezpečnost dodavatelského řetězce, aby tak byla zajištěna větší ochrana veškeré evropské nákladní dopravy proti možným teroristickým útokům.
  - 2.4. Návrh Komise si klade tyto cíle:
    - zvýšit úroveň bezpečnosti v rámci dodavatelského řetězce, aniž by tím byla omezena plynulost obchodu;
    - vytvořit společný rámec pro soustavný evropský přístup, aniž by tím byla ohrožena jednotnost trhu dopravy a stávající bezpečnostní opatření;
    - vyhnout se zbytečným správním postupům a ztěžování podmínek na evropské i vnitrostátní úrovni.
  - 2.5. Opatření navrhované Komisí:
    - stanoví povinný systém, na jehož základě budou členské státy muset vytvořit bezpečnostní značku kvality („bezpečný provozovatel“), kterou lze udělovat těm provozovatelům v rámci dodavatelského řetězce, kteří splňují minimální evropské úrovně bezpečnosti, a umožní tak vzájemné uznávání této značky na vnitřním trhu;
    - jako součást povinných ustanovení pro členské státy zavádí dobrovolný režim, na jehož základě provozovatelé v rámci dodavatelského řetězce zvýší své bezpečnostní standardy; kompenzací jim budou různé pobídky;

---

<sup>5</sup> Prohlášení EU o boji proti terorismu ze dne 25. března 2004, 7906/2004 dne 29. března 2004.

- odpovědnost za bezpečnost činnosti v evropské nákladní dopravě provozovatelů v rámci dodavatelského řetězce přičítá těmto provozovatelům samým;
- umožňuje „bezpečným provozovatelům“ využívat výhody plynoucí z úlev, jsou-li prováděny bezpečnostní kontroly, a v oblasti bezpečnosti se pozitivně odlišovat od konkurenčních společností, čímž budou moci požívat obchodních a konkurenčních výhod;
- díky postupu projednávání ve výboru umožňuje pravidelnou aktualizaci a zdokonalování bezpečnostních požadavků, včetně uznávaných mezinárodních požadavků a norem.

### 3. Klíčové otázky a odpovědi Komise

#### **Jaká úroveň bezpečnosti je zapotřebí?**

- 3.1. Díky dvěma klíčovými vazbám v mnoha dodavatelských řetězcích, totiž v letecké dopravě společně s letišti a námořní dopravě s námořními přístavy, je zavedena značně vysoká úroveň bezpečnosti v podobě pravidel a opatření s podrobnými, právně závaznými specifikacemi a kontrolami. Podobný přístup pro zbývající vazby v dodavatelském řetězci by nepochybně zvýšil bezpečnost celého dodavatelského řetězce.
- 3.2. Ze srovnání námořní a letecké dopravy s dodavatelským řetězcem jako celkem však vyplývají zásadní rozdíly. Trhy námořní a letecké dopravy se vyznačují omezeným počtem provozovatelů, kteří především podnikají v zeměpisně omezených, definovaných a kontrolovatelných oblastech. Na bezpečnostní opatření jsou zvyklí.
- 3.3. Dodavatelský řetězec pozemní dopravy jako celek má veskrze odlišné rysy. Jen v dopravě a souvisejících službách je zapojeno více než půl milionu<sup>6</sup> společností, přičemž se jedná jak o hlavní nadnárodní společnosti, tak o malé poskytovatele služeb, jejichž základna je pevně spjata s danou kulturou a obchodním prostředím. Jejich škála je pak velmi široká, jedná se o společnosti v celém Společenství. Většina z nich v současné době nedisponuje řízením bezpečnosti a celkově vzato se příslušné bezpečnostní standardy teprve začínají vyvíjet.
- 3.4. Je zapotřebí zvýšit povědomí o bezpečnostních otázkách u všech subjektů zapojených v dodavatelském řetězci v rámci EU. Úroveň potřebné bezpečnosti lze definovat v závislosti na přepravovaném zboží, postavení provozovatele v rámci řetězce a zranitelnosti infrastruktury. Nová, vysoce preskriptivní bezpečnostní opatření pro veškeré provozovatele by měla za následek zhroucení dodavatelského řetězce. Zároveň však stále více společností zavádí vlastní standardy řízení bezpečnosti, a to nikoli pouze s cílem chránit vlastní činnosti a obchodní značku, ale rovněž jako nástroj pro výběr partnerů v dodavatelském řetězci.

---

<sup>6</sup> Odhad podle publikace *EU Energy and Transport in Figures* (Energie a přeprava v EU v číslech), statistická příručka pro rok 2004, kapitola 3.1.12. Tento údaj (pro státy EU-25) nezahrnuje výrobce zboží, kteří se nacházejí na začátku dodavatelského řetězce. Pokud by byli započítáni, celkový počet by se zvýšil až na přibližně 4,7 milionu společností v dodavatelském řetězci.

- 3.5. S ohledem na výše uvedené skutečnosti je proto v praxi nemožné v rámci jedné všeobecné akce zavést bezpečnostní pravidla a opatření pro dodavatelský řetězec pozemní dopravy, která by byla srovnatelná s podobnými pravidly a opatřeními v letecké a námořní dopravě. Namísto toho je realističtější stanovit rámec minimálních bezpečnostních požadavků, které se postupně mohou v souladu s technickým pokrokem a vývojem míry nebezpečí prohlubovat, a při zohlednění provozních souvislostí tak zajistit uspokojivou úroveň bezpečnosti.

### **Bezpečnostní pravidla pouze pro náklad přepravovaný v kontejnerech?**

- 3.6. Uznává se, že současné iniciativy a diskuse se zaměřují na intermodální dopravu přepravovanou v kontejnerech, jak na vnitrostátní, tak na mezinárodní úrovni a na úrovni některých společností. To je pochopitelné vzhledem k obavám, že by kontejner mohl být zneužit pro pašování teroristických zbraní, nebo dokonce jako úkryt chemických, biologických, radiologických nebo jaderných zbraní.
- 3.7. Kontejnery však nejsou jediným možným cílem. Obchod v rámci EU záleží na různých nakládkových jednotkách, které se mohou se stejnou pravděpodobností stát terčem teroristického útoku. Tytéž obavy se v podstatě týkají všech typů nákladní přepravy, které jsou svým způsobem zneužitím ohroženy.

### **Bezpečnostní pravidla pro specifické oblasti, nebo pro celý dodavatelský řetězec?**

- 3.8. Nejsnazší by bylo zaměřit úsilí na zlepšování úrovně bezpečnosti dodavatelského řetězce pouze v několika zřetelně určených klíčových oblastech: Vyvíjejí se zařízení ke zvýšení odolnosti pečeti vůči neoprávněné manipulaci, většina logistických středisek zpřísňuje pravidla přístupu a mnoho provozovatelů zavádí vnitřní kontroly a identifikační karty pro zaměstnance. Narůstá povědomí o možných rizicích.
- 3.9. Tyto vývojové tendence jsou vítané. Jsou však omezené co do rozsahu a nenabízejí soustavný přístup k bezpečnosti dodavatelského řetězce; ten je nezbytný k reakci na možná teroristická ohrožení nebo na teroristické útoky, která má být co nejpružnější a co nejúčinnější.
- 3.10. Dodavatelský řetězec sestává z několika činností, výrobním provozem počínaje a místem určení nákladu konče, a též z postupů, které tyto činnosti doprovázejí. Tyto činnosti jsou navzájem provázány tak, jako jsou provázání provozovatelé, kteří je vykonávají. Je nutné, aby všechny jednotlivé prvky, včetně sdělování informací, měly společný cíl, aby se zajistila vysoká úroveň bezpečnosti v rámci celého dodavatelského řetězce.
- 3.11. Bude-li však bezpečnost zvyšována v konkrétně vytyčených klíčových oblastech, mohlo by dojít ke ztrátě dopadu těchto opatření, pokud by se uplatňovala nesouvisle. Například účelnost zavedení bezpečných pečeti by byla pouze dílčí, pokud by se zároveň neuplatňovala vhodná zlepšení např. v bezpečnostních postupech ze strany zaměstnanců. Plně bezpečná součást dodavatelského řetězce s více provozovateli, kde specifické bezpečnostní rysy mají zásadní význam, by pochopitelně ztratila své bezpečnostní přínosy, pokud by bylo umožněno, aby jiná část dodavatelského řetězce, s jinými bezpečnostními rysy, zůstala na nízké bezpečnostní úrovni. Z mezinárodního hlediska jsou uznávány pouze ucelené, bezpečné dodavatelské řetězce. V důsledku široké škály specifických bezpečnostních rysů jsou zapotřebí

opatření těmto rysům přizpůsobená, což vyplývá ze zvláštností jednotlivých provozovatelů a dodavatelských řetězců.

- 3.12. Vzhledem k výše uvedenému se v souvislosti s dodavatelským řetězcem považuje za vhodnější bezpečnostní rámec Společenství, na rozdíl od uplatnění rozdrobeného přístupu. Tato volba v žádném případě nevylučuje upřesněné minimální požadavky v rámci celého Společenství, nebo dokonce podrobná pravidla pro určité oblasti. Jak bude vysvětleno později, je potřeba, aby daný rámec obsahoval tyto minimální požadavky na veškeré jednotlivé vazby v dodavatelském řetězci a v oprávněných případech též specifická technická pravidla. Ve všech případech je však zároveň potřeba, aby rámec umožňoval pravidelné a snadné aktualizace.
- 3.13. Vzhledem k tomu, že provozovatelé často investují vysoké částky do zvyšování úrovně bezpečnosti, daný rámec by jim nabízel příslušnou pomoc.

### **Kdo má být za bezpečnost odpovědný?**

- 3.14. Musí být stanoveno, zda má být za bezpečnost celého dodavatelského řetězce zodpovědný jeden ze zúčastněných provozovatelů, nebo zda má každý provozovatel nést zodpovědnost za bezpečnost své části dodavatelského řetězce. Tato otázka je významná, protože dodavatelský řetězec sestává z činností mnoha provozovatelů.
- 3.15. Na počátku dodavatelského řetězce obvykle stojí místo výroby s přípravou pro odeslání. Zboží lze nakládat do kontejnerů nebo též jinak balit. Lze je na místě výroby převzít s tím, že bude přepravováno jedním druhem dopravy na místo konečného určení. Lze je též přepravit do skladů, skladových oblastí nebo vnitrozemských terminálů, přičemž druh dopravy lze změnit. Do těchto činností mohou být zapojeni zasilatelé a agenti či zprostředkovatelé. Na každou vazbu v rámci dodavatelského řetězce navazují často vytříbené informační postupy.
- 3.16. Nejsnazším řešením by se mohlo zdát přenesení odpovědnosti za bezpečnost celého dodavatelského řetězce na jednoho provozovatele. To by bylo skutečně jednoduché, současně by se však nezohlednila skutečná situace na trhu. Může se stát, že dopravní činnosti díky své velikosti či typu podnikání vykonávají nebo alespoň plně řídí specializovaní výrobci. Odpovědnost za bezpečnost celého dodavatelského řetězce může připadnout jim.
- 3.17. V běžných obchodních souvislostech však výrobce zboží celou dopravní činnost nezajišťuje. Tím se zabývají specializované společnosti: železniční společnosti jsou pouze jedním z příkladů. Výrobci pak často nevědí, a ani nepotřebují vědět, který provozovatel a jakým způsobem přepravuje jejich zboží. Totéž se týká dalších provozovatelů v rámci dodavatelského řetězce. Mohou ovládat více vazeb v řetězci, nebo dokonce – což je spíše ojedinělé – celý řetězec, s výjimkou první fáze na místě výroby. Jejich odpovědnost se tak může vztahovat na více než jednu fázi.
- 3.18. Z této skutečné situace na trhu vyplývá pouze jeden praktický závěr: každý provozovatel každé vazby v dodavatelském řetězci přebírá odpovědnost za bezpečnost vlastních – avšak pouze vlastních – činností. Jednotlivá bezpečnostní opatření se podílejí na bezpečnosti celého řetězce.
- 3.19. Z analýzy dodavatelského řetězce vyplývají čtyři skupiny činností, z nichž každá se vyznačuje vlastními rysy, pokud jde o bezpečnost:

- příprava zboží pro odeslání a přeprava z výrobního provozu;
- doprava zboží;
- zasilání zboží;
- činnosti související s uskladněním, skladováním a vnitrozemskými terminály.

### **Jak lze stávajících přístupů EU využít ke zvýšení bezpečnosti v rámci dodavatelského řetězce?**

- 3.20. V celních předpisech Společenství<sup>7</sup> se používá pojem „oprávněný hospodářský subjekt“. Status „oprávněného hospodářského subjektu“ lze přiznat provozovatelům, kteří splňují určitá kritéria spolehlivosti; status jim umožňuje využívat úlevy při celních kontrolách týkajících se bezpečnosti a s bezpečností souvisejících a/nebo využívat zjednodušení stanovená celními předpisy. Uvedená zjednodušení mají pro provozovatele obzvláštní obchodní význam, protože za takových okolností mohou řídit tok materiálu podle vlastních potřeb.
- 3.21. Podle nařízení Společenství o bezpečnosti letišť<sup>8</sup> může „schválený agent“ nebo letecký dopravce uznat odesílatele jako „známého odesílatele“, za podmínky, že odesílatel splňuje určité podmínky týkající se bezpečnosti. V důsledku toho není zapotřebí uplatňovat určité bezpečnostní kontroly na zboží obdržené od „známého odesílatele“.
- 3.22. Obě pojetí vycházejí z předpokladu, že provozovatelé, kteří dobrovolně splňují určité požadavky a kteří jsou prověřeni odpovídajícími orgány, mají mít možnost využívat určitých úlev. Podléhají pravidelnému dohledu. Stejně pojetí – při zapracování vhodných změn – lze uplatnit na bezpečnost dodavatelského řetězce v podobě statusu „bezpečného provozovatele“.
- 3.23. Je třeba stanovit specifické minimální požadavky pro provozovatele zapojené do těchto čtyř skupin činností:
- příprava zboží pro odeslání a přeprava z výrobního provozu;
  - doprava zboží;
  - zasilání zboží;
  - činnosti související s uskladněním, skladováním a vnitrozemskými terminály.
- 3.24. Režim týkající se statusu „bezpečného provozovatele“ zavedený ve členských státech by umožnil, aby provozovatelé v rámci dodavatelského řetězce prokázali, že splňují minimální bezpečnostní požadavky. Status „bezpečného provozovatele“ by se přiznával provozovatelům, u nichž by bylo prokázáno, že splňují příslušné požadavky. Pro tento účel mohou členské státy využívat stávající systémy či postupy nebo vytvořit systém zvlášť zaměřený na bezpečnost dodavatelského řetězce.

<sup>7</sup> Nařízení (ES) č. 648/2005, Úř. věst. L 117, 4.5.2005, s. 13.

<sup>8</sup> Nařízení (ES) č. 2320/2002, Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1.

Provádění těchto cílů bude vyžadovat prověřování; dané vztahy nemohou být založeny pouze na důvěře.

- 3.25. Vzhledem k tomu, že pro velmi mnoho provozovatelů v rámci dodavatelského řetězce není možné specifické minimální požadavky uplatňovat a pro členské státy není možné zajistit odpovídající prověřování tohoto provádění, bude toto uplatňování probíhat na základě dobrovolnosti. Provozovatelé nebudou k účasti na režimu týkajícím se statusu „bezpečného provozovatele“ nuceni.
- 3.26. Každý členský stát bude muset s cílem zachovat celistvost společného trhu uznat status „bezpečného provozovatele“, který přiznává jiný členský stát, pokud „bezpečný provozovatel“ podniká na jeho území.
- 3.27. Členské státy mohou v oprávněných případech rozhodnout o omezení přístupu k zařízením a infrastruktuře pouze pro „bezpečné provozovatele“.

### **Jaké výhody nabízí režim týkající se statusu „bezpečného provozovatele“?**

- 3.28. Úspěšné provádění režimu týkajícího se statusu „bezpečného provozovatele“ závisí na hmatatelných praktických výhodách pro orgány a pro provozovatele, kteří se rozhodnou pro příslušné finanční investice:

3.28.1. Využití veřejných zdrojů. Orgány odpovědné za bezpečnost by mohly zaměřit své kontrolní zdroje na takové provozovatele, kteří se na režimu nepodílejí, aniž by však zároveň bylo dotčeno jejich právo v odůvodněných případech „bezpečné provozovatele“ kontrolovat. Stejný přístup byl s úspěchem použit celními orgány na „oprávněné hospodářské subjekty“. Není důvod se domnívat, že by bezpečnostní orgány nevyužily možnost lépe zacílit svou práci.

3.28.2. Celoevropský koordinovaný bezpečnostní přístup. Orgány budou mít poprvé možnost se zabývat celoevropskými iniciativami v oblasti bezpečnosti dodavatelského řetězce na základě společného povědomí, společných cílů a společných kritérií.

3.28.3. Provázanost s bezpečností námořní a letecké dopravy. Provozovatelé letišť a námořních přístavů, včetně přístavních zařízení, na něž se vztahují přísná bezpečnostní pravidla Společenství, mohou mít jistotu, že náklad vstupující do oblasti jejich zodpovědnosti z řetězce „bezpečných provozovatelů“ byl v průběhu celého řetězce odpovídajícím způsobem zabezpečen. Na takové provozovatele by se měl vztahovat přednostní přístup, např. možnost využít „zrychleného postupu vyřizování“.

3.28.4. Celoevropské uznávání. Celoevropské uznávání statusu „bezpečného provozovatele“, který přiznávají vnitrostátní orgány, má výhody jak pro provozovatele, tak pro členské státy: Provozovatel využije skutečnosti, že tento status je uznáván v celé EU. Členské státy se budou moci spolehnout na status přiznaný jinými členskými státy, protože budou vědět, že byl přiznan na základě jednotných evropských pravidel při uplatnění dohodnutých minimálních evropských bezpečnostních požadavků.



3.28.5. Provázanost s bezpečností globálního dodavatelského řetězce. Celní orgány zodpovědné za bezpečnostní kontroly na vnějších hranicích jak pro vývozy, tak pro dovozy budou v souvislosti s vlastním režimem týkajícím se statusu „oprávněného hospodářského subjektu“ uznávat status „bezpečného provozovatele“ přiznaný orgánem pro bezpečnost dodavatelského řetězce, přičemž bezpečnostní ustanovení budou srovnatelná. Stejný postup uplatní orgán pro bezpečnost dodavatelského řetězce v případě „oprávněného hospodářského subjektu“. Současná práce celních orgánů a podmínky vyplývající z návrhu připojeného k tomuto sdělení, bude-li proveden, povede ke slučitelnosti a vzájemnému uznávání. Díky režimu týkajícímu se statusu „bezpečného provozovatele“ by evropští vývozci mohli využívat současných režimů Spojených států týkajících se usnadnění dovozu; tento režim však rovněž předjímá mezinárodní vývoj. Takový evropský režim by se mohl stát vzorem pro rychlé celosvětové provádění globálních doporučení ohledně bezpečnosti dodavatelského řetězce předložených Světovou celní organizací.

3.28.6. Bezpečnost na rovině obchodních vztahů. Má-li subjekt status „bezpečného provozovatele“, jeho zákazníkům a partnerům v rámci dodavatelského řetězce to naznačuje, že dokáže z dodavatelského řetězce odstranit závadné prvky snižující bezpečnost. Snáze nalezne zodpovědné obchodní partnery, kteří kladou důraz na bezpečnost, na rozdíl od ostatních, kteří na bezpečnost velký důraz nekladou.

3.28.7. Účinnost, pokud jde o obchodní vztahy, a dopad na ně. Na základě zkušenosti ze souvisejících oblastí se ukazuje, že účast na režimu týkajícím se statusu „bezpečného provozovatele“ může provozovatelům přinést výhody. Všeobecně se přijímá, že ačkoli režim CSI (Iniciativa pro bezpečnost kontejnerové dopravy ve Spojených státech) nebyl zvláště navržený k tomu, aby přinášel výhody pro provozovatele, jeho provádění v námořní dopravě se projevilo několika pozitivními obchodními vedlejšími účinky, především ve zlepšení provozních systémů a ve zlepšení řízení a předvídatelnosti dopravy a dalších postupů, jakož i ve spolehlivějších lhůtách pro zpracování a snížení ztrát způsobených krádežemi. Z trendů uvedených v nedávno zveřejněném výzkumu<sup>9</sup> vyplývá, že na základě několika nákladových položek, jak v oblasti dopravního řetězce, tak u zúčastněných podniků by zlepšená bezpečnostní opatření v mnoha oblastech přinesla dodatečné výhody.

### **Je rámec Společenství nezbytný?**

- 3.29. Orgány členských států usilují o to, aby měly jistotu, že se ve všech členských státech používají stejné minimální bezpečnostní požadavky a že se účinně provádějí. S uskutečněním společného trhu pro provozovatele v rámci dodavatelského řetězce se každý vnitrostátní orgán bude stejně setkávat s provozovateli, jimž byl přiznan status „bezpečného provozovatele“ v jiném členském státě a kteří budou očekávat, že budou moci využít úlev poskytovaných vnitrostátním provozovatelům. Vnitrostátní orgány musejí vycházet z jednotného provádění pravidel v celé Evropě.

---

<sup>9</sup> James B. Rice, Jr. a Philip W. Spayd: *Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits* (Dodatečné výhody investic do bezpečnosti dodavatelského řetězce), květen 2005 (Massachusetts Institute of Technology), a Hau L. Lee a Seungjin Whang: *Higher supply chain security with lower cost – Lessons from total quality management* (Vyšší bezpečnost dodavatelského řetězce s nižšími náklady – zjištění na základě komplexního systému pro řízení kvality), *International Journal of Production Economics*, 2004.

3.30. Ačkoli značný podíl dopravních činností bude vždy omezen zeměpisnou daností Evropské unie, podstatná část rovněž připadá na jiné evropské země nebo země mimo Evropu. V zemích mimo EU již dochází ke změnám s cílem zvyšovat bezpečnost dodavatelského řetězce. Ačkoli vnější rozměr bude nutně zahrnovat celní orgány obou obchodních partnerů, svou roli nevyhnutelně sehrají též vnitrostátní bezpečnostní systémy. Je pravděpodobné, že co nejdříve uplatněný jednotný evropský systém bude mít výrazný vliv na vývoj v zemích mimo EU – zajisté větší než nesoustavná změť vnitrostátních pravidel.

3.31. Rámec Společenství je nezbytný s ohledem na globální hlediska bezpečnosti dodavatelského řetězce.

#### 4. Závěr

Komise má za to, že je zapotřebí učinit první krok ke zlepšení bezpečnosti celého dodavatelského řetězce. S ohledem na rozměry a složitost trhu je nejvhodnější činností dobrovolný, avšak kontrolovaný rámec pro bezpečnost dodavatelského řetězce v oblasti pozemní dopravy.

Rámec bude podněcovat provázanost mezi různými druhy dopravy a provozovateli, čímž posílí bezpečnost v rámci celého dodavatelského řetězce. „Zrychlený postup vyřizování“ může podněcovat vnitrostátní orgány, aby posílily spolupráci mezi různými správními orgány a s průmyslovými subjekty, čímž se sníží administrativní zátěž.

Rámec musí být uskutečněn a dále jej lze postupně rozvíjet v souladu s posouzenými bezpečnostními riziky a úrovní přijetí ze strany komerčních provozovatelů. Bude motivovat provozovatele v rámci dodavatelského řetězce k tomu, aby v souladu se specifickými minimálními požadavky zavedli nové nástroje řízení bezpečnosti a zlepšili nástroje stávající.

Prvek dobrovolnosti vychází z praktických výhod při bezpečnostních kontrolách, včetně kontrol prováděných celními orgány. Podněcuje inovativní opatření a umožňuje účastníkům zvýšit konkurenceschopnost.

Návrh nevyklučuje přísná opatření, pokud se prokáže, že trh navrhovaný přístup nepřijímá.

Pokud jde o legislativní rovinu, je přiložen návrh nařízení.

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. Souvislosti návrhu

#### • **Odůvodnění a cíle návrhu**

Ve svém boji proti terorismu Rada EU stanovila dopravu jako klíčovou oblast. Vyzvala proto k „posílení všech systémů dopravy, včetně zlepšení právního rámce a preventivních mechanismů“<sup>10</sup>. Tento návrh je reakcí na určené potřeby a na požadavek Rady.

#### • **Obecné souvislosti**

V nedávné době bylo dosaženo výrazných zlepšení, pokud jde o bezpečnost dopravy v Evropě: bezpečnost letectví a letišť byla zasazena do evropského rámce<sup>11</sup>, bezpečnost námořní dopravy<sup>12</sup> a přístavů<sup>13</sup> byla posílena.

V současné době nejsou zavedena žádná pravidla pro celý dodavatelský řetězec Společenství v oblasti pozemní dopravy, definovaný jako řetězec zahrnující veškeré dopravní a s dopravou související činnosti a postupy, výrobním provozem počínaje a místem určení nákladu konče.

#### • **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Na oblast upravovanou návrhem se nevztahují žádné platné předpisy.

#### • **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Návrh navazuje na stávající právní předpisy v oblasti bezpečnosti dopravy. Je plně slučitelný s celními opatřeními na zvýšení bezpečnosti dopravy na vnějších hranicích a podporuje cíle lisabonského programu.

### 2. Konzultace zúčastněných stran a posouzení dopadů

#### • **Konzultace zúčastněných stran**

##### Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

V prosinci 2003 byly prostřednictvím konzultačního dokumentu konzultovány členské státy, dopravní sdružení, odbory a další sdružení se zvláštním zájmem v oblasti dopravy a bezpečnosti, např. obchodní sdružení. Respondenti představují průřez oblastí jak přímo, tak nepřímo dotčených bezpečností dopravy.

Od 23. prosince 2003 do 27. února 2004 proběhla otevřená konzultace na internetu. Komise obdržela 65 odpovědí. Výsledky jsou k dispozici na internetové adrese [http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/security/intermodal/consultation\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm)

<sup>10</sup> Prohlášení EU o boji proti terorismu ze dne 25. března 2004, 7906/2004 dne 29. března 2004.

<sup>11</sup> Nařízení (ES) č. 2320/2002, Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1.

<sup>12</sup> Nařízení (ES) č. 725/2004, Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

<sup>13</sup> Směrnice (ES) č. 65/2005, Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 28.

Na otevřenou internetovou konzultaci navázaly v průběhu roku 2004 a v první polovině roku 2005 další konzultace se členskými státy a zástupci průmyslu.

### Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Mezi klíčové závěry konzultačního postupu patří:

- 1) problematika bezpečnosti dodavatelského řetězce získala na závažnosti a je zapotřebí se jí zabývat;
- 2) je potřeba, aby se možná bezpečnostní opatření EU zaměřila na terorismus spíše než na potlačování zločinnosti všeobecně;
- 3) posuzování rizika je důležité a příslušná pracoviště by se jím měla nadále zabývat;
- 4) je pravděpodobné, že ve střednědobém výhledu se nepodaří bezpečnost zaručit bezzbytku;
- 5) u opatření je nutné vzít v úvahu skutečnou situaci na trhu;
- 6) je třeba, aby případná opatření byla stanovena na úrovni EU, aby se tak zamezilo narušení vazeb mezi trhy a aby se opatření podle možností vztahovala na všechny druhy dopravy;
- 7) byla vyjádřena podpora režimu na základě dobrovolnosti jako v případě subjektů „schválený agent“ či „známý dopravce“.

Tyto klíčové závěry jsou v souladu s přístupem Komise k boji proti terorismu<sup>14</sup> a jsou východiskem tohoto návrhu Komise.

#### • **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Komise obdržela odborné poradenství z mnoha zdrojů: provozovatelé, zástupci hospodářských subjektů, odborníci v oblasti bezpečnosti a dopravy a orgány ve členských státech.

#### • **Posouzení dopadů**

Byly zkoumány i alternativní možnosti. Z rozsáhlé vnější studie nazvané *Dopad možných evropských právních předpisů na zlepšení bezpečnosti dopravy* vyplynulo, že základní prvky návrhu představují nejlepší hodnotu za vynaložené finanční prostředky. Studie je k dispozici na internetové adrese:

[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/security/intermodal/doc/2005\\_finalreport\\_im\\_pact\\_assessment\\_transport\\_security.pdf#pagemode=bookmarks](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_im_pact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks).

#### Členské státy

Návrh ukládá členským státům závazek zavést vnitrostátní systém přiznávání statusu „bezpečného provozovatele“ žadatelům z řad provozovatelů, kteří splní minimální požadavky. Členské státy mohou buď zavést nový bezpečnostní systém, nebo používat systémy stávající.

---

<sup>14</sup> Viz poznámky č. 7, 9, 10, 11 a 12.

Ačkoli k vytvoření vnitrostátního režimu bude zapotřebí finančních zdrojů, mělo by být možné využít synergického účinku se stávajícími bezpečnostními opatřeními. Návrh umožňuje vnitrostátním orgánům provozovat režimy bez dopadu z hlediska finančních nákladů.

### Odvětví

Návrh neobsahuje povinná opatření pro provozovatele v rámci dodavatelského řetězce. Navrhovaný režim týkající se statusu „bezpečného provozovatele“ je dobrovolný; očekávaný přínos pro účastníky bude spočívat v úlevách a zjednodušeních, pokud jde o bezpečnostní celní kontroly, jakož i v tom, že se budou moci označovat jako provozovatelé s vysokým bezpečnostním standardem při jednání s partnery v rámci dodavatelského řetězce, kteří takovýto standard vyžadují. Další provozovatelé, kteří se domnívají, že pro účely své činnosti není vysoký bezpečnostní standard zapotřebí, se mohou rozhodnout, že se na novém režimu podílet nebudou.

### Komise

Žádný závazek, s výjimkou závazku jednat z pozice strážkyně smluv.

#### 3. Právní stránka návrhu

##### • **Shrnutí navrhovaných opatření**

Komise navrhuje, aby Evropský parlament a Rada toto nařízení o posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce přijaly co nejdříve. Návrh doplňuje další, již zavedená opatření v oblasti bezpečnosti dopravy.

Opatření požadovaná pro posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce v oblasti pozemní dopravy by se řídila těmito zásadami:

- Bezpečnost dodavatelského řetězce vyžaduje aktivní bezpečnostní partnerství mezi orgány ve členských státech a subjekty průmyslu.
- Bezpečnost dodavatelského řetězce doplňuje opatření pro bezpečnost dopravy, která jsou již zavedena v letectví a v námořní dopravě, včetně letišť a námořních přístavů.
- Závazek pro členské státy vytvořit vnitrostátní režim ke zvýšení bezpečnosti dodavatelského řetězce; tyto režimy by byly navzájem kompatibilní.
- Dobrovolný rámec pro provozovatele, který určí minimální požadavky, jež musejí provozovatelé splnit ve čtyřech určených kategoriích činností souvisejících s dodavatelským řetězcem, aby jim mohl být přiznán status „bezpečného provozovatele“.
- „Bezpeční provozovatelé“ by měli mít výhody v podobě „zrychleného postupu vyřizování“, bezpečnostních úlev a zjednodušení, pokud jde o celní kontroly, a budou moci využít lepšího postavení ve vztahu ke svým obchodním partnerům.
- Členské státy musejí určit příslušný orgán pro bezpečnost dodavatelského řetězce, který bude přiznávat status „bezpečného provozovatele“. Pro tento účel mohou určit uznané organizace pro bezpečnost dodavatelského řetězce za předpokladu, že tyto organizace splňují určité stanovené podmínky.

- Členské státy určí vnitrostátní kontaktní místo pro otázky bezpečnosti dodavatelského řetězce, které bude zajišťovat nezbytnou komunikaci jak s jinými členskými státy, tak s Komisí.
- Status „bezpečného provozovatele“ přiznaný orgány v jednom členském státě bude uznávaný orgány v jiných členských státech.
- Pro přizpůsobení ustanovení technickým změnám je stanoven příslušný postup.

- **Právní základ**

Článek 71 a čl. 80 odst. 2 Smlouvy.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství. Cíle návrhu nemohou být uspokojivě dosaženy členskými státy z těchto důvodů:

- K účinnému boji proti nadnárodním teroristickým rizikům jsou nezbytná společná pravidla, včetně společného rámce.
- V souvislosti s dokončením jednotného trhu dopravy ve spojení se čtyřmi svobodami zakotvenými ve Smlouvě je potřeba společného evropského přístupu k bezpečnosti dodavatelského řetězce. Existence různých vnitrostátních režimů bezpečnosti dodavatelského řetězce by přinesla nebezpečí znovuvytvoření vnitřních hranic.
- Osamocené iniciativy jednoho či více členských států a z toho nutně vyplývající rozrůznění bezpečnostní úrovně mezi členskými státy by si obchodní partneři Evropy zákonitě vysvětlovali jako neochotu zabývat se bezpečnostními otázkami nebo by byly použity jako záminka k vyvolávání neshod mezi jednotlivými členskými státy.

Cílů návrhu se lépe dosáhne díky činnosti Společenství. Celoevropský rámec s totožnými minimálními požadavky na provozovatele ze všech členských států zajistí společný bezpečnostní přístup pro dodavatelský řetězec a zabrání opětovnému přechodu otázek bezpečnosti dodavatelského řetězce do pravomoci jednotlivých členských států.

Tento návrh se omezuje na to, co je nezbytné pro rámec Společenství:

- totožný přístup – pro členské státy povinný k vytvoření společného rámce Společenství, který je nezbytný k zajištění pokračujícího fungování trhu dopravy, a dobrovolný pro provozovatele, avšak se zřetelným zdůrazněním toho, že u veškerých provozovatelů v rámci dodavatelského řetězce je nezbytné zlepšit řízení bezpečnosti;
- společné minimální bezpečnostní požadavky vůči skupinám provozovatelů činných v dodavatelském řetězci pozemní dopravy; vzájemné uznávání statusu „bezpečného provozovatele“, který umožní všem „bezpečným provozovatelům“ využívat výhody z úlev a zjednodušení na vnitrostátní úrovni a zamezí nebezpečí diskriminace;
- systém doplňující stávající celní předpisy Společenství a umožňující aktualizace, které zohlední mezinárodní vývoj, např. v oblasti normalizace.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

- Návrh vychází ze situace v rámci dodavatelského řetězce. Vyhýbá se rozsáhlým vysoce preskriptivním opatřením, jejichž provádění a kontrola by pro členské státy byly mimořádně obtížné, ne-li nemožné. Namísto toho vyzývá provozovatele, aby investovali do bezpečnosti dodavatelského řetězce při vědomí toho, že jejich investice je v souladu s jednotnými celoevropskými požadavky, a dobrovolníkům nabízí úlevy v souvislosti s bezpečnostními kontrolami a zjednodušení možných překážek ohledně procedurálních postupů.
- Členské státy uznávají prostřednictvím svého zastoupení v Radě nezbytnost zlepšit bezpečnost dodavatelského řetězce.
- Pro členské státy je možné, aby náklady udržely v minimální výši. Členské státy by měly povinnost zavést režim pro přiznávání statusu „bezpečného provozovatele“, přičemž by však mohly vycházet ze stávajících modelů v oblasti bezpečnosti pozemní dopravy a celních postupů. Mohou si vyžádat praktickou pomoc od uznaných organizací pro bezpečnost dodavatelského řetězce. Mají možnost zajistit, aby postup přiznávání statusu byl pro orgány bez dopadu z hlediska finančních nákladů. Se zapojením regionálních a místních orgánů se nepočítá, nerozhodne-li členský stát jinak.

Pro Společenství jsou náklady zanedbatelné: Komise by pouze musela uplatňovat své povinnosti jako strážkyně Smlouvy. Provozovatelé, kteří hodlají investovat do bezpečnostních opatření, budou mít nyní jistotu, že jejich investice jsou v souladu s požadavky v rámci celého Společenství. Z trendů uvedených v nedávno zveřejněném výzkumu vyplývá, že na základě několika nákladových položek, jak v oblasti dopravního řetězce, tak u zúčastněných podniků by zlepšená bezpečnostní opatření přinesla dodatečné výhody.

- **Volba nástrojů**

Navrhované nástroje: nařízení. Jiné prostředky by nebyly přiměřené z těchto důvodů:

Bylo zvažováno, zda má Komise navrhnout nařízení, nebo směrnici. Volba nařízení je plně v souladu s právními předpisy týkajícími se bezpečnosti, pokud jde o námořní dopravu, letectví i letiště. Je v souladu s právními předpisy v oblasti celnictví, které by nařízení mohlo doplňovat v případech, kdy dodavatelský řetězec splňuje celní požadavky.

V důsledku nadnárodního rizika terorismu je zapotřebí jednotného a souběžného přístupu členských států k zavedení režimu, který by účinně čelil teroristickému nebezpečí. Nařízení je nejúčinnějším nástrojem.

Návrh samotný je velmi jednoduchý; není potřeba všeobecných cílů či zásad, kterým by skutečnou podobu propůjčovaly členské státy. Klíčové prvky lze za účelem ukončení neuspokojivé bezpečnostní situace provádět ihned; pokud budou vycházet z nařízení, nebude k tomu zapotřebí vnitrostátních prováděcích právních předpisů.

Nařízení se proto jeví jako nejvhodnější volba.

4. Rozpočtové důsledky

Žádné.

5. Další informace

• **Evropský hospodářský prostor**

Navržený právní akt má význam pro Evropský hospodářský prostor, a proto by se měl týkat celého EHP.

• **Podrobné vysvětlení návrhu**

Za základ nařízení navrhuje Komise určit článek 71 Smlouvy o ES, aniž budou dotčeny vnitrostátní právní předpisy členských států týkající se bezpečnosti či případná opatření přijatá na základě hlavy VI Smlouvy o Evropské unii.

**ZVLÁŠTNÍ ÚVAHY:**

Článek 1:

Tímto článkem se stanoví cíl nařízení.

Článek 2:

V tomto článku je definován „dodavatelský řetězec“.

Článek 3:

Tímto článkem se stanoví oblast působnosti nařízení.

Článek 4:

Tímto článkem se ukládá členským státům závazek určit příslušný orgán pro bezpečnost dodavatelského řetězce.

Článek 5:

Tímto článkem se ukládá členským státům závazek zavést vnitrostátní režim pro přiznávání statusu „bezpečného provozovatele“ provozovatelům působícím v rámci dodavatelského řetězce.

Článek 6:

V tomto článku se uvádějí přínosy statusu „bezpečného provozovatele“ („zrychlený postup vyřizování“) a možnost zamezit „bezpečnému provozovateli“ v uplatňování těchto přínosů.

Článek 7:

Tímto článkem se ukládá závazek vzájemného uznávání mezi členskými státy.



#### Článek 8:

Tímto článkem se stanoví podmínky, na jejichž základě lze přiznat status „bezpečného provozovatele“.

#### Článek 9:

Tímto článkem se stanoví možnost odejmout nebo pozastavit status „bezpečného provozovatele“.

#### Článek 10:

Tímto článkem se ukládá členským státům závazek buď přímo prostřednictvím orgánu veřejné moci, nebo prostřednictvím uznaných organizací pro bezpečnost dodavatelského řetězce vytvořit postupy přiznávání statusu a zpřístupnit seznam „bezpečných provozovatelů“ vnitrostátním orgánům, kontaktním místům a Komisi.

#### Článek 11:

Tímto článkem se stanoví zřízení kontaktního místa pro bezpečnost dodavatelského řetězce, na který se budou moci obracet členské státy a Komise.

#### Článek 12:

Tímto článkem se ukládá členským státům závazek, aby zajistily patřičný a pravidelný dohled nad svými vnitrostátními režimy, na jejichž základě se přiznává status „bezpečného provozovatele“.

#### Článek 13:

Tímto článkem se stanoví, že technické požadavky uvedené v přílohách tohoto nařízení mohou být pozměněny nebo doplněny postupem podle rozhodnutí 1999/468/ES.

#### Článek 14:

Tímto článkem se stanoví, že Komisi bude nápomocen výbor složený ze zástupců členských států.

#### Článek 15:

Tento článek se týká důvěrné povahy údajů souvisejících s bezpečností.

#### Článek 16:

Tento článek se týká vstupu v platnost.

#### Příloha 1 – 4:

Tyto přílohy obsahují podrobné požadavky, které musí dopravce, dopravní společnost, zasilatelská společnost či sklad, skladové zařízení nebo vnitrozemský terminál splňovat, aby jim mohl být přiznán status „bezpečného provozovatele“.

Příloha 5:

Obsahuje podrobné požadavky na provozovatele k provedení posouzení rizika.

Příloha 6:

Obsahuje podrobné podmínky, které má splňovat uznaná organizace pro bezpečnost dodavatelského řetězce.

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY****o posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise<sup>15</sup>,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>16</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>17</sup>,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy<sup>18</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Terorismus a události zahrnující bezpečnostní ohrožení patří k největším ohrožením ideálů demokracie a svobody, jakož i mírových hodnot, které tvoří podstatu Evropské unie.
- (2) Dodavatelský řetězec je před událostmi zahrnujícími bezpečnostní ohrožení třeba chránit. Taková ochrana by byla přínosem pro uživatele dopravy, zaměstnance, hospodářství a pro celou společnost.
- (3) Evropská rada vyzvala k „posílení všech systémů dopravy, včetně zlepšení právního rámce a preventivních mechanismů“<sup>19</sup>.
- (4) V nedávné době bylo dosaženo výrazných zlepšení, pokud jde o bezpečnost dopravy v Evropě v oblasti letectví<sup>20</sup> a námořní dopravy<sup>21</sup>. Další zlepšení se očekávají v návaznosti na nedávné přijetí bezpečnostních opatření pro přístavy<sup>22</sup>.

---

<sup>15</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>16</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>17</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>18</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>19</sup> Prohlášení EU o boji proti terorismu ze dne 25. března 2004, 7906/2004 dne 29. března 2004.

<sup>20</sup> Nařízení (ES) č. 2320/2002, Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1.

<sup>21</sup> Nařízení (ES) č. 725/2004, Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

<sup>22</sup> Směrnice (ES) č. 65/2004, Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 28.

- (5) Mimo výše uvedené oblasti zůstává míra bezpečnosti dodavatelského řetězce neuspokojivá vzhledem k tomu, že nejsou zavedena pravidla Společenství.
- (6) Je nezbytné zlepšit míru bezpečnosti evropského dodavatelského řetězce pozemní dopravy. Toho je třeba dosáhnout přijetím vhodných opatření, a to aniž by byla dotčena pravidla členských států v oblasti vnitrostátní bezpečnosti, jakož i opatření, která by mohla být přijata na základě hlavy VI Smlouvy o Evropské unii.
- (7) Případná opatření musejí vzít v úvahu trhy dodavatelského řetězce, sestávající převážně z provozovatelů a provozních modelů, což povede k tomu, že opatření srovnatelná s podobnými opatřeními v letectví a námořní dopravě zakrátko nebudou pro svůj účel vhodná.
- (8) Je potřeba, aby případná opatření zajistila plynulost obchodu a současně umožnila zpřísnění minimálních bezpečnostních požadavků.
- (9) Je potřeba, aby členské státy zavedly režim, na jehož základě budou přiznávat status „bezpečného provozovatele“ provozovatelům v rámci dodavatelského řetězce usazeným ve Společenství, za předpokladu, že tyto provozovatelé splňují určité minimální bezpečnostní požadavky. Je třeba, aby tento režim byl slučitelný s programy bezpečnosti dodavatelského řetězce, které se vyvíjejí pro globální dodavatelské řetěze.
- (10) Provozovatelé v rámci dodavatelského řetězce spadají do jedné z těchto skupin: příprava zboží a jeho přeprava z výrobního provozu; doprava zboží; zasílání zboží; činnosti související s uskladněním, skladováním a vnitrozemskými terminály.
- (11) Je třeba, aby minimální bezpečnostní požadavky byly určeny pro jednotlivé skupiny provozovatelů v rámci dodavatelského řetězce. Členské státy mohou zavést vyšší požadavky na provozovatele usazené na jejich území.
- (12) Režim týkající se statusu „bezpečného provozovatele“ by skýtal výhody orgánům a komerčním provozovatelům.
- (13) Režim týkající se statusu „bezpečného provozovatele“ by umožnil orgánům odpovědným za bezpečnost zaměřit své kontrolní zdroje na provozovatele, kteří nejsou připraveni plnit minimální bezpečnostní požadavky, přičemž by se tyto orgány mohly opírat o společný celoevropský bezpečnostní záměr.
- (14) Status „bezpečného provozovatele“ se uznává v celé Evropské unii.
- (15) Je potřeba, aby členské státy umožňovaly „bezpečným provozovatelům“ úlevy v oblasti bezpečnostních kontrol, jakož i zjednodušení bezpečnostních kontrol na vnějších hranicích, včetně případně využití „zrychleného postupu vyřizování“, avšak nadále by u „bezpečných provozovatelů“ měly právo vykonávat bezpečnostní kontroly.
- (16) Dále by „bezpeční provozovatelé“ mohli v rámci trhu prokazovat schopnost z dodavatelského řetězce odstranit závadné prvky snižující bezpečnost, pozitivně se odlišovat od jiných provozovatelů a vytvářet příznivý trend v oblasti obchodních bezpečnostních standardů.

- (17) Členské státy mají zajistit zpřístupnění seznamu „bezpečných provozovatelů“ orgánům dalších členských států a Komisi.
- (18) Je třeba, aby status „bezpečného provozovatele“ byl uznáván v celé Evropské unii, aby jej však členský stát, který jej přiznal, mohl odejmout, pokud se zjistí, že provozovatel závažným způsobem porušuje podmínky, na jejichž základě byl status přiznán. Status má být přiznáván na omezenou dobu, avšak s možností jej obnovit. Členský stát může odmítnout poskytnutí úlev a zjednodušení, zjistí-li, že „bezpečný provozovatel“, kterému byl tento status přiznán jiným členským státem, porušuje minimální bezpečnostní požadavky.
- (19) Členské státy by pro účely posuzování, zda „bezpečný provozovatel“, který o status žádá, splňuje požadované podmínky, mohly určit uznané organizace pro bezpečnost dodavatelského řetězce.
- (20) Je potřeba, aby členské státy určily příslušný orgán pro bezpečnost dodavatelského řetězce.
- (21) Členské státy mají zajistit, aby úlohu zprostředkovatele výměny informací mezi Komisí a členskými státy převzalo kontaktní místo.
- (22) Je potřeba, aby členské státy sledovaly provádění mezi provozovateli v rámci dodavatelského řetězce.
- (23) Opatření nezbytná pro provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi<sup>23</sup>. Je třeba stanovit postup pro přizpůsobení tohoto nařízení vývoji mezinárodních nástrojů a s ohledem na zkušenost též postup pro přizpůsobení nebo doplnění podrobných ustanovení uvedených v přílohách tohoto nařízení, aniž by se tím změnila oblast působnosti tohoto nařízení.
- (24) Cílů navrhované činnosti – ke kterým patří zejména zavedení společného přístupu k bezpečnosti dodavatelského řetězce, společný režim týkající se statusu „bezpečného provozovatele“ a nezbytnost zajistit, aby status „bezpečného provozovatele“ přiznaný na vnitrostátní úrovni byl uznáván v rámci celého společného trhu dopravy – lze s ohledem na evropský rozměr tohoto nařízení lépe dosáhnout na úrovni Společenství. Společenství tedy může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v témže článku je toto nařízení omezeno na minimální bezpečnostní požadavky potřebné k dosažení cílů bezpečnosti dodavatelského řetězce a nepřekračuje rámeček toho, co je pro tento účel nezbytné,

---

<sup>23</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

### *Článek 1*

#### **Účel**

1. Tímto nařízením se stanoví společná pravidla pro posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce v oblasti pozemní dopravy v souvislosti s událostmi zahrnujícími bezpečnostní ohrožení.
2. Cíle stanoveného v odstavci 1 se dosáhne těmito prostředky:
  - a) zavedení režimu, díky němuž budou členské státy moci provozovatelům v rámci dodavatelského řetězce přiznávat status „bezpečného provozovatele“;
  - b) stanovení minimálních bezpečnostních požadavků, bez jejichž splnění nemůže být provozovateli status „bezpečného provozovatele“ přiznán;
  - c) zavedení vhodných mechanismů sledování.

### *Článek 2*

#### **Definice**

Pro účely tohoto nařízení se „dodavatelským řetězcem“ rozumí veškeré postupy a všichni provozovatelé účastníci se na přípravě zboží pro dopravu a na jeho pozemní dopravě z výrobního provozu do místa určení na území Evropského společenství.

### *Článek 3*

#### **Oblast působnosti**

1. Toto nařízení se použije pro oblast bezpečnosti dodavatelského řetězce a týká se bezpečnosti nákladu, dopravy a případně infrastruktury v souvislosti s dodavatelským řetězcem na území Evropského společenství.
2. Opatření tohoto nařízení se týkají provozovatelů zapojených do jedné z těchto činností:
  - a) příprava zboží pro odeslání a přeprava zboží z výrobního provozu;
  - b) doprava zboží;
  - c) zasílání zboží;
  - d) činnosti souvisící s uskladněním, skladováním či vnitrozemskými terminály.

3. Nařízení se použije, aniž jsou dotčena tato pravidla:
- a) pravidla Společenství v oblasti bezpečnosti civilního letectví<sup>24</sup>;
  - b) pravidla Společenství ohledně zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení<sup>25</sup>;
  - c) pravidla Společenství ohledně bezpečnosti přístavů<sup>26</sup>;
  - d) pravidla Společenství a mezinárodní pravidla ohledně přepravy nebezpečných věcí<sup>27</sup> a jaderného materiálu<sup>28</sup>;
  - e) celní předpisy Společenství<sup>29</sup>.

#### Článek 4

##### **Příslušný orgán pro bezpečnost dodavatelského řetězce**

Členské státy určí příslušný orgán pro bezpečnost dodavatelského řetězce, který bude koordinovat, provádět a sledovat uplatňování opatření pro bezpečnost dodavatelského řetězce podle tohoto nařízení.

#### Článek 5

##### **„Bezpečný provozovatel“**

1. Členské státy do 18 měsíců po přijetí tohoto nařízení zavedou režim pro přiznávání statusu „bezpečného provozovatele“ provozovatelům v rámci dodavatelského řetězce.
2. Provozovatel může zažádat o přiznání statusu „bezpečného provozovatele“ za podmínky, že je v rámci dodavatelského řetězce zapojený do jedné z těchto činností:
  - a) příprava zboží pro odeslání a přeprava zboží z výrobního provozu;
  - b) doprava zboží;
  - c) zasílání zboží;

---

<sup>24</sup> Nařízení (ES) č. 2320/2002, Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1.

<sup>25</sup> Nařízení (ES) č. 725/2004, Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

<sup>26</sup> Směrnice (ES) č. 65/2005, Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 28.

<sup>27</sup> Směrnice Rady 94/55/ES ze dne 21. listopadu 1994 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se silniční přepravy nebezpečných věcí ve znění pozdějších změn, Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 7.

Směrnice Rady 96/49/ES ze dne 23. července 1996 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se železniční přepravy nebezpečných věcí, Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 25.

Směrnice Rady 1999/36/ES ze dne 29. dubna 1999 o přepravitelném tlakovém zařízení, Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 20.

<sup>28</sup> Směrnice Rady ES 2003/122/Euratom ze dne 22. prosince 2003 o kontrole vysokoaktivních uzavřených zdrojů záření a opuštěných zdrojů, Úř. věst. L 346, 31.12.2003, s. 57.

<sup>29</sup> Nařízení (ES) č. 648/2005, Úř. věst. L 117, 4.5.2005, s. 13.

- d) činnosti související s uskladněním, skladováním či vnitrozemskými terminály.
3. Žádost se zasílá příslušnému orgánu pro bezpečnost dodavatelského řetězce v zemi, kde je žadatel usazen.
  4. Status „bezpečného provozovatele“ naznačuje schopnost provozovatele, jemuž byl status přiznán, odstranit z té části dodavatelského řetězce, která spadá do jeho působnosti, závadné prvky snižující bezpečnost.
  5. Členské státy informují Evropskou komisi, jakmile režim týkající se statusu „bezpečného provozovatele“ zavedou.

### *Článek 6*

#### **Přínosy pro „bezpečné provozovatele“**

1. Členské státy umožní „bezpečným provozovatelům“ využívat výhody plynoucí z úlev a zjednodušení souvisejících s bezpečnostními kontrolními opatřeními („zrychlený postup vyřizování“).
2. Mezi tyto úlevy a zjednodušení patří povolení pro „bezpečné provozovatele“ k přepravě nákladů na základě postupů, jež je odliší od provozovatelů, kteří uvedený status nemají. K nim patří snížení úrovně bezpečnostních kontrol.
3. Členské státy mohou ověřit pravost statusu „bezpečného provozovatele“ u příslušného kontaktního místa.
4. Členský stát může odmítnout uplatnění čl. 6 odst. 1 a 2 na „bezpečného provozovatele“ z jiného členského státu, pokud se zjistí, že tento provozovatel závažným způsobem porušuje bezpečnostní pravidla. Členský stát neprodleně informuje další členské státy a Komisi a záležitost předloží výboru zřízenému podle článku 14. Použijí se články 9 a 12.

### *Článek 7*

#### **Vzájemné uznávání**

Status „bezpečného provozovatele“ přiznaný v jednom členském státě uznávají orgány ve všech členských státech.

### *Článek 8*

#### **Přiznávání statusu**

1. Status „bezpečného provozovatele“ je provozovateli přiznán, prokáže-li tyto skutečnosti:
  - a) provozovatel zavedl, uplatňuje a zaznamenal systém řízení bezpečnosti;



- b) zajišťuje, aby zdroje na potírání možných bezpečnostních rizik byly uvolněny ve prospěch té části dodavatelského řetězce, která spadá do jeho působnosti;
  - c) systém řízení bezpečnosti provozovatele umožňuje průběžná zlepšení;
  - d) splňuje zvláštní požadavky stanovené v přílohách;
  - e) popřípadě splňuje požadavky podle pravidel uvedených v čl. 3 odst. 3.
2. Status „bezpečného provozovatele“ se přiděluje na období tří let. Status lze obnovovat, pokud „bezpečný provozovatel“ nadále plní minimální požadavky tohoto nařízení.
3. Pokud byl provozovateli v souladu s článkem 5a nařízení ES č. 648/2005<sup>30</sup> přiznán status „oprávněného hospodářského subjektu“, příslušný orgán pro bezpečnost dodavatelského řetězce za podmínky, že kritéria pro přiznávání statusu „oprávněného hospodářského subjektu“ jsou totožná nebo srovnatelná, považuje kritéria popsaná v odstavci 1 za splněná.

### *Článek 9*

#### **Odnětí nebo pozastavení statusu**

1. Členské státy zavedou pravidla umožňující status „bezpečného provozovatele“ odejmout, pokud se zjistí, že provozovatel závažným způsobem či opakovaně porušuje podmínky, na jejichž základě byl status přiznán.
2. Status „bezpečného provozovatele“ lze rovněž odejmout na základě kontrol provádění a plnění uskutečňovaných v souladu s článkem 12.
3. Pokud je status „bezpečného provozovatele“ odňat, provozovatel o něj může znovu požádat až po uplynutí dvou let.
4. Členské státy zavedou pravidla umožňující pozastavení statusu „bezpečného provozovatele“, pokud se zjistí, že provozovatel jiným způsobem porušuje podmínky, na jejichž základě byl status přiznán.
5. Odnětí se zruší, prokáže-li se vůči příslušnému orgánu pro bezpečnost dodavatelského řetězce, že k uvedenému porušování již nedochází.

### *Článek 10*

#### **Postup při zadávání zakázek**

1. Za přiznávání statusu „bezpečného provozovatele“ zodpovídá příslušný orgán pro bezpečnost dodavatelského řetězce. Členské státy zřídí soupis všech „bezpečných provozovatelů“. K soupisu mají přístup příslušné orgány pro bezpečnost dodavatelského řetězce a kontaktní místa členských států, jakož i Komise.

---

<sup>30</sup> Úř. věst. L 117, 4.5.2005, s. 13.

2. Každý „bezpečný provozovatel“ obdrží identifikační číslo počínající kódem země členského státu.
3. Členské státy mohou pro účel uvedený v odstavci 1 určit uznané organizace pro bezpečnost dodavatelského řetězce. Uzané organizace pro bezpečnost dodavatelského řetězce splňují podmínky stanovené v příloze 6.

### *Článek 11*

#### **Kontaktní místo pro bezpečnost dodavatelského řetězce**

1. Členské státy určí kontaktní místo pro bezpečnost dodavatelského řetězce.
2. Kontaktní místo slouží ke zprostředkování výměny informací mezi Komisí a dalšími členskými státy, usnadňuje uplatňování opatření ohledně bezpečnosti dodavatelského řetězce, toto uplatňování sleduje a informuje o něm.

### *Článek 12*

#### **Provádění a kontrola plnění**

Členské státy zajistí odpovídající sledování režimu týkajícího se statusu „bezpečného provozovatele“, včetně dohledu nad uznanými organizacemi pro bezpečnost dodavatelského řetězce.

### *Článek 13*

#### **Přizpůsobení**

Přílohy lze v souladu s postupem uvedeným v článku 14 měnit či doplňovat podrobnými technickými požadavky, aniž by tím byla změněna oblast působnosti tohoto nařízení.

### *Článek 14*

#### **Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen výbor složený ze zástupců členských států, kterému předsedá zástupce Komise.
2. V případě odkazu na tento odstavec se použijí odstavce 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES<sup>31</sup> s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.
3. Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je jeden měsíc.
4. Výbor přijme svůj jednací řád.

---

<sup>31</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

## Článek 15

### Zachování důvěrnosti a šíření informací

1. Komise při uplatňování tohoto nařízení přijme v souladu se směrnicí Komise 2001/844/ES, ESUO, Euratom<sup>32</sup> vhodná opatření k ochraně důvěrných informací, k nimž má přístup nebo které jí sdělí členské státy.
2. Členské státy přijmou rovnocenná opatření v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy.

## Článek 16

### Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda*

*Za Radu  
předseda*

---

<sup>32</sup> Úř. věst. L 317, 3.12.2001, s. 1.

## PŘÍLOHA 1

### Dopravce

#### (příprava zboží pro odeslání a přeprava z výrobního provozu)

Má-li být dopravci přiznán status „bezpečného provozovatele“, musí jeho systém řízení bezpečnosti vycházet z posouzení rizika a týkat se těchto oblastí:

**Fyzická bezpečnost:** Je třeba, aby veškeré budovy a zařízení byly chráněny proti neoprávněnému vstupu a vniknutí zvnějšku. Fyzická bezpečnost by měla zahrnovat:

- zajišťovací zařízení pro vnější a vnitřní dveře, okna, brány a ploty;
- osvětlení uvnitř a vně zařízení, včetně oblastí určených k parkování;
- oblast určená k parkování pro soukromá vozidla je oddělená od oblasti určené pro přepravu, nakládku a náklady;
- systémy vnitřní / vnější komunikace umožňující obrátit se na zaměstnance odpovědné za bezpečnost v závodě nebo na místní donucovací orgány.

**Kontrola při vstupu:** Je třeba zakázat neoprávněný přístup do oblasti určené pro přepravu, nakládku a náklady. Kontroly by měly zahrnovat:

- soustavnou a bezchybnou kontrolu totožnosti všech zaměstnanců, návštěvníků a obchodních partnerů;
- postupy pro zamezení vstupu neoprávněné osoby či osoby, která neprokáže svou totožnost.

**Bezpečnostní postupy:** Je potřeba, aby součástí opatření pro manipulaci s došlým a odchozím zbožím byla ochrana před vstupem, záměnou či ztrátou materiálu. Bezpečnostní postupy by měly zahrnovat:

- určení člena ostrahy k dohledu nad vstupem nákladu / expedicí nákladu;
- řádně označený, zvážený, sečtený a zdokumentovaný náklad;
- kontrolu neporušenosti pečeti nebo dalších bezpečnostních zařízení příchozího nákladu;
- postupy k opatřování odchozího nákladu pečetěmi nebo dalšími bezpečnostními zařízeními;
- zjišťování a nahlašování chybějících či přebývajících položek;

- sledování pohybu došlého a odchozího zboží;
- náležité skladování prázdných a plných nakládkových jednotek, aby se zamezilo neoprávněnému přístupu;
- postupy, které umožní zaměřit se na neobvyklé či nezákonné činnosti zjištěné společností, či na něž má společnost podezření.

**Bezpečnost zaměstnanců:** Je potřeba, aby společnosti zavedly interní postup prověřování uchazečů o zaměstnání a aby ověřovaly dané žádosti, plně v souladu s právními předpisy v oblasti rovného zacházení a ochrany osobních údajů. Takový interní postup by mohl zahrnovat vnitřní kontroly a další postupy prověřování v závislosti na funkci konkrétního zaměstnance.

**Dokumentační postupy:** Je potřeba, aby společnosti zajistily úplnost podkladů, jejich čitelnost, přesnost a včasné předložení.

**Bezpečnost informací:** Je nutné, aby veškeré informační postupy v souvislosti s činnostmi v rámci dodavatelského řetězce byly zabezpečené.

**Vzdělávání a zvyšování povědomí:** Zaměstnancům je třeba zajistit program zvyšování povědomí o otázkách bezpečnosti, včetně rozpoznávání možných bezpečnostních rizik, zachovávání celistvosti výrobků a zjišťování a řešení neoprávněného přístupu. Tyto programy by měly podnítit aktivní účast zaměstnanců na bezpečnostních kontrolách.

## PŘÍLOHA 2

### **Dopravní společnost**

Má-li být dopravní společnosti přiznán status „bezpečného provozovatele“, musí její systém řízení bezpečnosti vycházet z posouzení rizika a týkat se těchto oblastí:

**Fyzická bezpečnost:** Je třeba, aby veškeré budovy, zařízení a dopravní prostředky byly chráněny proti neoprávněnému vstupu a vniknutí zvnějšku. Fyzická bezpečnost by měla zahrnovat:

- zajišťovací zařízení na vnějších a vnitřních dveřích, oknech, bránách a plotech;
- obvodové oplocení, náležité osvětlení uvnitř a vně zařízení, včetně oblastí určených k parkování;
- oblast určená k parkování pro soukromá vozidla je oddělená od oblasti určené pro přepravu, nakládku a náklady;
- systémy vnitřní / vnější komunikace umožňující obrátit se na zaměstnance odpovědné za bezpečnost v závodě nebo na místní donucovací orgány.

**Kontrola při vstupu:** Je třeba zakázat neoprávněný přístup k zařízení a dopravním prostředkům. Kontroly by měly zahrnovat:

- soustavnou a bezchybnou kontrolu totožnosti všech zaměstnanců, návštěvníků a obchodních partnerů;
- postupy pro zamezení vstupu neoprávněné osoby či osoby, která neprokáže svou totožnost.

**Bezpečnostní postupy:** Je třeba zavést postupy, kterými se zamezí naložení nezaznamenaného materiálu do dopravních prostředků a do nákladů a vstupu neoprávněných osob. Bezpečnostní postupy by měly zahrnovat:

- řádné označení, sečtení a zdokumentování nákladu / zařízení pro manipulaci s nákladem;
- kontrolu neporušenosti pečeti a dalších bezpečnostních zařízení při přijetí nákladu k přepravě;
- postupy pro zajištění neporušenosti pečeti a dalších bezpečnostních zařízení při předávání nákladu;
- systém pro zjišťování a nahlašování chybějících položek;
- sledování pohybu došlého a odchozího zboží a dopravních prostředků;

- postupy, které umožní zaměřit se na neobvyklé či nezákonné činnosti zjištěné společností, či na něž má společnost podezření.

Dojde-li ke zjištění nezaznamenaného materiálu nebo náznaků neoprávněné manipulace, je třeba provést fyzickou kontrolu přístupných částí dopravního prostředku a snadno přístupných oblastí v jeho blízkosti. Je třeba zavést postupy pro nahlašování těchto případů.

**Bezpečnost zaměstnanců:** Je potřeba, aby společnosti zavedly interní postup prověřování uchazečů o zaměstnání a aby ověřovaly dané žádosti, plně v souladu s právními předpisy v oblasti rovného zacházení a ochrany osobních údajů. Takový interní postup by mohl zahrnovat vnitřní kontroly a další postupy prověřování v závislosti na funkci konkrétního zaměstnance.

**Dokumentační postupy:** Je potřeba, aby společnosti zajistily úplnost podkladů, jejich čitelnost, přesnost a včasné předložení.

**Bezpečnost informací:** Je nutné, aby veškeré informační postupy v souvislosti s činnostmi v rámci dodavatelského řetězce byly zabezpečené.

**Bezpečný tok zboží:** Společnosti mohou změnit povahu nákladu nabízeného provozovatelem, který nedisponuje statusem „bezpečného provozovatele“, na náklad bezpečný, pokud to umožňuje kontrola obsahu. Pokud takové kontroly neproběhnou nebo na jejich základě není možné náklad považovat za součást bezpečného dodavatelského řetězce, „zrychlený postup vyřizování“ může být odmítnut.

**Vzdělávání a zvyšování povědomí:** Zaměstnancům je třeba zajistit program zvyšování povědomí o otázkách bezpečnosti, včetně rozpoznávání možných bezpečnostních rizik, zachování celistvosti výrobků a zjišťování a řešení neoprávněného přístupu. Tyto programy by měly podnítit aktivní účast zaměstnanců na bezpečnostních kontrolách.

## PŘÍLOHA 3

### **Zasílatelská společnost**

Má-li být zasílatelské společnosti přiznán status „bezpečného provozovatele“, musí její systém řízení bezpečnosti vycházet z posouzení rizika a týkat se těchto oblastí:

**Kontrola při vstupu:** Je třeba zakázat neoprávněný přístup k zařízení. Kontroly by měly zahrnovat jednoznačné ověření totožnosti všech zaměstnanců, návštěvníků a obchodních partnerů, jakož i postupy pro zamezení vstupu neoprávněné osoby či osoby, která neprokáže svou totožnost.

**Bezpečnostní postupy:** Na základě daných postupů by mělo být možné zaměřit se na neobvyklé či nezákonné činnosti zjištěné společností nebo na činnosti, na něž má společnost podezření.

**Zpracování podkladů:** Je potřeba, aby zasílatelské společnosti vynaložily co největší úsilí, aby zajistily, že veškeré podklady poskytnuté a použité při odbavení nákladu jsou čitelné a chráněné proti záměně údajů, jejich ztrátě či uvedení údajů chybných. Dokumentační postupy by měly zahrnovat:

- zajištění přesnosti obdržených údajů, včetně jména a adresy dopravce a adresáta, první a druhé společnosti, jež má být informována, popisu, hmotnosti, množství a měrné jednotky (tj. balíky, kartony atd.) nákladu;
- záznamy o chybějících či přebývajících položkách, nahlášení a vyšetření této skutečnosti;
- sledování pohybu došlého a odchozího nákladu;
- zajištění počítačového přístupu a údajů.

**Bezpečnost zaměstnanců:** Je potřeba, aby společnost zavedly interní postup prověřování uchazečů o zaměstnání a aby ověřovaly dané žádosti, plně v souladu s právními předpisy v oblasti rovného zacházení a ochrany osobních údajů. Takový interní postup by mohl zahrnovat vnitřní kontroly a další postupy prověřování v závislosti na funkci konkrétního zaměstnance.

**Dokumentační postupy:** Je potřeba, aby společnost zajistily úplnost seznamů nakládky či nákladu a/nebo dalších s dopravou souvisejících podkladů, jejich čitelnost, přesnost a včasné předložení.

**Bezpečnost informací:** Je nutné, aby veškeré informační postupy v souvislosti s činnostmi v rámci dodavatelského řetězce byly zabezpečené.

**Bezpečný tok zboží:** Společnosti mohou změnit povahu nákladu nabízeného provozovatelem, který nedisponuje statusem „bezpečného provozovatele“, na náklad bezpečný, pokud to umožňuje kontrola obsahu. Pokud takové kontroly neproběhnou nebo



na jejich základě není možné náklad považovat za součást bezpečného dodavatelského řetězce, „zrychlený postup vyřizování“ může být odmítnut.

**Vzdělávání a zvyšování povědomí:** Zaměstnancům je třeba zajistit program zvyšování povědomí o otázkách bezpečnosti, včetně rozpoznávání možných bezpečnostních rizik, zachování celistvosti nákladu a zjišťování a řešení neoprávněného přístupu. Tyto programy by měly podnítit aktivní účast zaměstnanců na bezpečnostních kontrolách a měly by zajišťovat:

- uznávání aktivní účasti zaměstnanců na bezpečnostních kontrolách;
- odborné vzdělávání v oblasti podvodů s podklady a počítačových bezpečnostních kontrol.

## PŘÍLOHA 4

### **Provozování skladů, skladových zařízení nebo vnitrozemských terminálů (včetně vnitrozemských přístavů\*)**

Má-li být společnosti provozující sklad, skladové zařízení, vnitrozemský terminál či vnitrozemský přístav přiznán status „bezpečného provozovatele“, musí její systém řízení bezpečnosti vycházet z posouzení rizika a týkat se těchto oblastí:

**Fyzická bezpečnost:** Veškeré budovy mají být postaveny z materiálů, které odolávají pokusům o neoprávněný vstup a neumožňují vniknout z vnějšku. Fyzická bezpečnost by měla zahrnovat:

- zajišťovací zařízení pro vnější a vnitřní dveře, okna, brány a ploty;
- osvětlení zajištěné uvnitř a vně zařízení, včetně oblastí určených k parkování;
- oblast určená k parkování pro soukromá vozidla je oddělená od oblasti určené pro přepravu, nakládku a náklady;
- zavedení systémů vnitřní / vnější komunikace umožňujících obrátit se na zaměstnance odpovědné za bezpečnost v závodě nebo na místní služebnu policie.

**Kontrola při vstupu:** Je třeba zakázat neoprávněný přístup k danému zařízení. Kontroly by měly zahrnovat:

- soustavnou a bezchybnou kontrolu totožnosti všech zaměstnanců, návštěvníků a obchodních partnerů;
- postupy pro zamezení vstupu neoprávněné osoby či osoby, která neprokáže svou totožnost.

**Bezpečnostní postupy:** Je třeba zavést postupy, kterými se zamezí vstupu nezaznamenaného materiálu do skladu, skladového zařízení nebo vnitrozemského terminálu (včetně vnitrozemských přístavů). Bezpečnostní postupy by měly zahrnovat:

- určení člena ostrahy k dohledu nad vstupem nákladu / expedicí nákladu;
- řádně označený, sečtený a zdokumentovaný náklad a zařízení pro manipulaci s nákladem ověřené s přihlédnutím k seznamu nákladu;
- kontrolu neporušenosti pečeti a dalších bezpečnostních zařízení u příchozího nákladu;
- postupy k opatřování odchozího nákladu pečeti a dalšími bezpečnostními zařízeními;
- postupy umožňující zjišťování a nahlašování chybějících či přebývajících položek;

- postupy, které umožní zaměřit se na neobvyklé či nezákonné činnosti zjištěné společností, či na něž má společnost podezření;
- náležité skladování prázdných a plných nákladkových jednotek, aby se zamezilo neoprávněnému přístupu;
- zamezení v přístupu k nákladu nebo prázdným obalům.

**Bezpečnost zaměstnanců:** Je potřeba, aby společnosti zavedly interní postup prověřování uchazečů o zaměstnání a aby ověřovaly dané žádosti, plně v souladu s právními předpisy v oblasti rovného zacházení a ochrany osobních údajů. Takový interní postup by mohl zahrnovat vnitřní kontroly a další postupy prověřování v závislosti na funkci konkrétního zaměstnance.

**Bezpečnost informací:** Je nutné, aby veškeré informační postupy v souvislosti s činnostmi v rámci dodavatelského řetězce byly zabezpečené.

**Bezpečný tok zboží:** Společnosti mohou změnit povahu nákladu nabízeného provozovatelem, který nedisponuje statusem „bezpečného provozovatele“, na náklad bezpečný, pokud to umožňuje kontrola obsahu. Pokud takové kontroly neproběhnou nebo na jejich základě není možné náklad považovat za součást bezpečného dodavatelského řetězce, „zrychlený postup vyřizování“ může být odmítnut.

**Vzdělávání a zvyšování povědomí:** Zaměstnancům je třeba zajistit program zvyšování povědomí o otázkách bezpečnosti, včetně rozpoznávání možných bezpečnostních rizik, zachování celistvosti nákladu a zjišťování a řešení neoprávněného přístupu. Tyto programy by měly podnítit aktivní účast zaměstnanců na bezpečnostních kontrolách.

\* Za předpokladu, že se nařízení (ES) 725/2004 nepoužije.

## **PŘÍLOHA 5**

### **Posouzení rizik**

Je potřeba, aby na základě posouzení rizika provozovatelé zavedli systém řízení bezpečnosti. Posouzení rizika musí vycházet ze všeobecné situace společnosti, a nikoli z určité dopravní činnosti, přičemž se zaměří alespoň na tyto kroky:

První krok – stanovení typu hrozby:

- aktuální zpravodajství o současné vnitrostátní a mezinárodní situaci nebo o současných teroristických útocích;
- poradenství bezpečnostních orgánů ohledně nebezpečí teroristického útoku namířeného proti zařízením nebo činnostem;
- míra pravděpodobnosti, že se budova dané organizace, její činnosti nebo zaměstnanci stanou terčem teroristického útoku;
- možnost vzniku návazných škod s ohledem na umístění provozovatele v oblasti se zvýšenou mírou rizika.

Druhý krok – určení toho, co je potřeba chránit, a zejména, do jaké míry v daném případě hrozí teroristický útok.

Třetí krok – Stanovení toho, co je třeba učinit ke snížení rizika na přijatelnou úroveň.

## **PŘÍLOHA 6**

### **Podmínky, jež má splňovat uznaná organizace pro bezpečnost dodavatelského řetězce**

Uznaná organizace pro bezpečnost dodavatelského řetězce by měla prokázat:

- že v minulosti nedošlo k žádnému případu korupce či podvodu, a to jak u organizace, tak u jejích zaměstnanců;
- odborné znalosti z hlediska příslušných oblastí bezpečnosti dodavatelského řetězce;
- odpovídající znalosti činností v rámci dodavatelského řetězce, včetně znalostí provozních požadavků;
- vhodné znalosti dalších činností souvisejících s bezpečností, které mohou mít vliv na bezpečnost dodavatelského řetězce;
- schopnost posoudit možné ohrožení bezpečnosti dodavatelského řetězce;
- schopnost uchovat a prohlubovat odborné znalosti zaměstnanců, pokud jde o bezpečnost dodavatelského řetězce;
- schopnost průběžně sledovat důvěryhodnost zaměstnanců;
- schopnost zachovávat vhodná opatření, jejichž cílem je zamezit neoprávněnému zpřístupnění materiálu představujícímu možné bezpečnostní riziko nebo přístupu k němu;
- znalosti příslušných vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů a bezpečnostních požadavků;
- znalosti o současných bezpečnostních ohroženích a způsobech jednání ohrožujícího bezpečnost;
- znalosti ohledně rozpoznávání a zjišťování zbraní, nebezpečných látek a zařízení;
- znalosti ohledně nediskriminačního rozpoznávání vlastností a způsobů chování osob, které mohou ohrozit bezpečnost dodavatelského řetězce;
- znalosti ohledně technik používaných k obcházení bezpečnostních opatření;
- znalosti ohledně bezpečnostních a sledovacích zařízení a systémů, jakož i o jejich provozních omezeních.

## LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady o posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce

2. RÁMEC ABM / ABB

Oblast politiky a související aktivity, kterých se návrh týká:

Oblast politiky: politika vnitrozemské, letecké a námořní dopravy

Aktivity: provádění a sledování opatření ohledně bezpečnosti dodavatelského řetězce

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1. Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex – linie B.A) včetně okruhů:

06 02 03 02 Bezpečnost dopravy

06 02 11 03 Výbory

3.2. Doba trvání akce a finančního dopadu:

Neomezeno, zahájení v roce 2008

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v případě potřeby doplňte řádky):

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu
	<b>Nepov.</b>	<b>NP</b>	<b>NE</b>	<b>NE</b>	<b>NE</b>	č.
	<b>Nepov.</b>	<b>NP</b>	<b>NE</b>	<b>NE</b>	<b>NE</b>	č.

4. SHRNUTÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	Oddíl č.		2006	2007	2008	2009	2010	2011 a násl.	Celkem
-------------	----------	--	------	------	------	------	------	--------------------	--------

### Provozní výdaje<sup>33</sup>

Položky závazků (PZ)	8.1	a	0	0	0	0,	0,5	0	0,5
Položky plateb (PP)		b	0	0	0	0,	0,5	0	0,5

### Administrativní výdaje jako součást referenční částky<sup>34</sup>

Technická administrativní pomoc (NP)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--------------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

### CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Položky závazků		a+c	0	0	0	0,	0,5	0	0,5
Položky plateb		b+c	0	0	0	0,	0,5	0	0,5

### Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky<sup>35</sup>

Lidské zdroje související výdaje (NP)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

### Celkové orientační finanční náklady zásahu

<b>PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje</b>		a+c +d+ e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
<b>PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje</b>		b+c +d+ e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

### Spoluúčast

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členského státu či jiných subjektů (uveďte, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši

<sup>33</sup> Výdaje, které nespádají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

<sup>34</sup> Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

<sup>35</sup> Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast jiných subjektů, lze doplnit další řádky):

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Spolufinancující subjekt		2006	2007	2008	2009	2010	2011 a násl.	Celkem
.....	f							
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.1.2. Soulad s finančním plánem

Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.

Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.

Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody<sup>36</sup> (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

#### 4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy

Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

**Pozn.: Veškeré podrobnosti a poznámky ke způsobu výpočtu účinku na příjmy je třeba uvést v samostatné příloze.**

v milionech EUR (zaokrouhлено na 1 desetinné místo)

Rozpočtová linie	Příjem	Před akcí [Rok n-1]	Situace po akci							
			Rok n	(n+1)	(n+2)	(n+3 )	(n+4)	(n+5) <sup>37</sup>		
	a) Příjmy v absolutním vyjádření									
	b) Změna v příjmech	Δ								

<sup>36</sup> Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

<sup>37</sup> V případě potřeby, např. potrvá-li akce déle než 6 let, je třeba doplnit další sloupce.



(Upřesněte prosím každou rozpočtovou linii, které se to týká, a dochází-li k dopadu na více rozpočtových linií, přidejte příslušný počet řádků.)

- 4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

<b>Roční potřeba</b>	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celkový objem lidských zdrojů	0	0	0	0	0	0

## 5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

**Podrobné souvislosti návrhu jsou vyžadovány v důvodové zprávě. Tato část legislativního finančního výkazu by měla obsahovat následující doplňující informace:**

- 5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Evropská rada ve svém prohlášení o boji proti terorismu ze dne 25. března 2004<sup>38</sup> vyzývá k „posílení všech systémů dopravy, včetně zlepšení právního rámce a preventivních mechanismů“. Tento návrh je reakcí na určené potřeby a na požadavek Rady.

Evropská unie v nedávné době učinila výrazný pokrok, pokud jde o ochranu dopravních činností před hrozbou teroristických útoků. Evropské právní předpisy týkající se bezpečnosti platí v oblasti letectví, včetně letišť, a námořní dopravy. Projednávání právních předpisů týkajících se zabezpečení námořních přístavů dospělo na konec legislativního procesu. Na části dodavatelského řetězce mimo oblasti uvedené výše se žádné evropské právní předpisy nevztahují. Tento návrh se zabývá oblastmi bezpečnosti mezi různými druhy dopravy, které dosud nejsou pokryty.

- 5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

Přístup Společenství se jako v případě námořní dopravy, námořních přístavů, letectví a letišť požaduje s cílem zabránit opětovnému vzniku vnitrostátních trhů dopravy v důsledku vnitrostátních pravidel pro bezpečnost dodavatelského řetězce.

- 5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

Žádné, s výjimkou stávajícího poslání coby strážkyně smluv.

---

<sup>38</sup> Prohlášení EU o boji proti terorismu ze dne 25. března 2004, 7906/2004 dne 29. března 2004.

#### 5.4. Způsob provádění (orientační)

Uveďte způsob<sup>39</sup> realizace akce.

- Centralizované řízení**
  - přímo ze strany Komise
  - nepřímo na základě pověření pro:
    - výkonné agentury
    - subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení
    - vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou
- Sdílené nebo decentralizované řízení**
  - spolu s členskými státy
  - spolu se třetími zeměmi
- Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uveďte s kterými)**

Příslušné poznámky:

Žádné.

## 6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

### 6.1. Monitorovací systém

Komise bude mít běžnou povinnost monitorování jako strážkyně smluv.

### 6.2. Hodnocení

#### 6.2.1. Hodnocení předem (ex-ante)

Prohlášení Evropské rady o boji proti terorismu ze dne 25. března 2004<sup>40</sup> stanovilo zcela nezbytný politický kontext této iniciativy Komise.

---

<sup>39</sup> Zvolíte-li více než jeden způsob, uveďte další podrobnosti v části „příslušné poznámky“ tohoto bodu.

<sup>40</sup> Prohlášení EU o boji proti terorismu ze dne 25. března 2004, 7906/2004 dne 29. března 2004.

Od roku 2004 probíhal konzultační postup. Tímto postupem byl společně se členskými státy a zúčastněnými stranami zesílen důraz možných opatření EU ke zvýšení bezpečnosti dodavatelského řetězce v oblasti pozemní dopravy.

Z konzultačního postupu a posouzení dopadu<sup>41</sup> vyplývá potřeba, aby opatření EU zohlednila tyto oblasti:

- U bezpečnosti dodavatelského řetězce platí, že je zapotřebí promýšlet to, co je nepředstavitelné. Bezpečnostní rizika se týkají nákladu, druhů dopravy a infrastruktury. Úplnou bezpečnost orgány veřejné moci zaručit nemohou.
- Mnoho společností uplatňuje ve stále větší míře vlastní bezpečnostní standardy. Jejich partneři v rámci dodavatelského řetězce se musejí těmto postupům přizpůsobit. Poskytovatelé dopravních služeb a další dodavatelé, kteří pracují pro několik zákazníků, se dostávají do situací, kdy jsou podrobováni několikerým prověrkám; nejen, že je to zbytečné, je k tomu též zapotřebí vynaložit dodatečné úsilí a náklady.
- Úkolem je dosáhnout co nejvyšší úroveň bezpečnosti pro dodavatelský řetězec bez ohrožení obchodu a současně udržet správné požadavky na co nejnižší úrovni.
- Ke zvýšení bezpečnosti dodavatelského řetězce je nutné zajistit spolupráci orgánů veřejné moci a průmyslu. Stěžejní zásadou je, aby provozovatelé, kteří dobrovolně splňují určité požadavky a kteří jsou prověřeni odpovídajícími orgány, měli možnost využívat určitých úlev a zjednodušení.
- Jednotný rámcový přístup vůči dodavatelskému řetězci umenší v rámci EU hospodářskou soutěž související s bezpečností. V úvahu přichází osvědčování společností.

6.2.2. Opatření přijatá po průběžném / následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)

Komise hodlá zadat vypracování studie zabývající se vyhodnocením dopadu a účinnosti přijatých opatření. Je třeba, aby daná studie byla vypracována v roce 2010 a poté každé tři roky. Toto pravidelné hodnocení je nezbytné, aby Komise měla možnost prostřednictvím postupu projednávání ve výboru předložit případné úpravy navrhovaného systému, jejichž nezbytnost by se návazně projevila. Jednotkové náklady na každou studii se odhadují na 500 000 EUR.

---

<sup>41</sup> DNV Consulting: Study on the impacts of possible legislation to improve transport security (Studie k dopadům možných právních předpisů na zlepšení bezpečnosti dopravy). Náklady v rámci rozpočtu na rok 2004.

### 6.2.3. Podmínky a periodicita budoucího hodnocení

Viz 6.2.2.

## 7. Opatření proti podvodům

Podle přílohy 6 navrhovaného nařízení musí uznávaná bezpečnostní organizace pro bezpečnost dodavatelského řetězce doložit, že v minulosti nedošlo k žádnému případu korupce či podvodu, a to jak u dané organizace, tak u jejích zaměstnanců.

## 8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

### 8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti

*Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)*

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prům. nákl.	2006		2007		2008		2009		2010		2011		CELKEM	
			Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem
<b>OPERATIVNÍ CÍL Č. 1<sup>42</sup></b>																
Akce 1																
Výstup 1																
Výstup 2																
Akce 2																
Výstup 1																
Mezisosčet cíl 1																
<b>OPERATIVNÍ CÍL Č. 2<sup>1</sup></b>																
Akce 1																
Výstup 1																
Mezisosčet cíl 2																
<b>OPERATIVNÍ CÍL Č. n<sup>1</sup></b>																
Mezisosčet cíl n																
<b>NÁKLADY CELKEM</b>																

<sup>42</sup>

Jak je popsáno v bodě 5.3.

## 8.2. Administrativní výdaje

### 8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst/plných pracovních úvazků)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci <sup>43</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AS T						
Zaměstnanci financování <sup>44</sup> podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci <sup>45</sup> financování podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM							

### 8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

Nepoužije se.

### 8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

*(V případě více zdrojů uveďte vždy počet pracovních míst podle původu)*

- Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen
- Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n
- Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP / PNR
- Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)
- Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

### 8.2.4. Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)

<sup>43</sup> Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

<sup>44</sup> Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

<sup>45</sup> Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKEM
<b>1 Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)</b>							
Výkonné agentury <sup>46</sup>							
Další technická a administrativní pomoc							
<i>interní (intra muros)</i>							
<i>externí (extra muros)</i>							
<b>Technická a administrativní pomoc celkem</b>							

8.2.5. Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční části

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01)						
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci atd.)  (upřesněte rozpočtovou linii)						
<b>Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (nezahrnuté do referenční částky)</b>						

Výpočet – Případně by měl být uveden odkaz na bod 8.2.1.

<sup>46</sup> Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur

## 8.2.6 Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

*v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CELKE M
XX 01 02 11 01 – Služební cesty							
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference							
01 02 11 03 – Povinné výbory (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace							
XX 01 02 11 05 – Informační systémy							
<b>2 Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Ostatní výdaje administrativního charakteru</b> (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							
<b>Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHRNUTÉ do referenční částky)</b>			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Výpočet – 3 porady výboru zástupců pro bezpečnost dodavatelského řetězce v prvním roce. – 2 porady v následných letech. Úhrada cestovních výloh národních odborníků, odhad: 25 krát průměrně 750 EUR na odborníka.