



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 27.2.2006
KOM(2006)79 lopullinen

2006/0025(COD)

**KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE SEKÄ ALUEIDEN
KOMITEALLE**

toimitusketjujen turvallisuuden parantamisesta

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

toimitusketjujen turvallisuuden parantamisesta

{SEC(2006)251}

(komission esittämä)

**KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE SEKÄ ALUEIDEN
KOMITEALLE**

toimitusketjujen turvallisuuden parantamisesta

1. Kuljetuksien turvaamisen tarpeellisuus
 - 1.1 Terrorismi on yksi demokratian ja vapauden vakavimmista uhkatekijöistä. Tavaraliikenteeseen kohdistetun terroristi-iskun uhka on edelleen suuri. Tällainen isku saattaisi aiheuttaa äärettömän suuret vahingot ihmishenkien menetyksenä ja talouden toiminnan vaikeutumisenä.
 - 1.2 Kuljetusten turvaamisesta on tullut maailmanlaajuisesti merkittävä ongelma. Se koskee Euroopan unionia, jonka asema kauppakumppanina perustuu tehokkaisuuteen ja turvallisiin kuljetuksiin kaikilla tasoilla ja kaikkia liikennemuotoja käyttäen. EU:n kauppakumppanit ovat alkaneet puuttua tavaraliikenteen turvallisuusongelmiin. Yhdysvallat on jo ottanutkin käyttöön tuontia koskevia turvatoimia, jotka vaikuttavat eurooppalaisiin toimitusketjuihin.
 - 1.3 Viime aikoina liikenteen turvallisuutta on parannettu merkittävästi Euroopassa: ilmailun ja lentoasemien turvaamiselle on luotu eurooppalaiset puitteet¹, meriliikenteen ja satamaterminaalien turvatoimia on parannettu², ja satama-alueiden turvallisuuden voidaan odottaa paranevan merkittävästi sen seurauksena, että hiljattain saatiin päätökseen satamien turvallisuutta koskeva lainsäädäntöprosessi³.
 - 1.4 Jo vuonna 2003 komissio huomautti, että maaliikenteen tavarakuljetusten turvatoimia olisi tarpeen parantaa⁴. Tällä hetkellä yhteisössä ei ole maakuljetusten koko toimitusketjun kattavia sääntöjä. Toimitusketjulla tarkoitetaan kaikkea kuljetusta ja kuljetukseen liittyviä toimia ja prosesseja, jotka alkavat tuotantopaikalta ja päättyvät lastin määränpähän.
 - 1.5 Terrori-iskujen uhka on paljastanut toimitusketjujen heikkoudet ja tarpeen ryhtyä asianmukaisiin toimiin: kansalaiset odottavat niitä toimitusketjuja koskevia turvatoimia, joista heidän arkielämänsä on riippuvainen, eikä elinkeinoelämä voi enää sivuuttaa turvallisuuskysymyksiä, koska sen on suojeltava henkilöstöään, yrityksiään, asiakkaitaan ja yleisöä terroristi-iskuilta.
 - 1.6 Terrorismin torjumiseksi EU:n jäsenvaltioiden päämiehet vaativat ”liikennejärjestelmien kaikkien muotojen turvallisuuden tehostamista, myös asiaa

¹ Asetus (EY) N:o 2320/2002, EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

² Asetus (EY) N:o 725/2004, EUVL L 129, 29.4.2004.

³ Direktiivi (EY) 65/2005, EUVL L 310, 25.11.2005, s. 28.

⁴ Komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle merenkulun turvatoimien parantamisesta, KOM(2003) 229 lopullinen, 16.5.2003, s. 18.

koskevan lainsäädännön vahvistamisen ja ehkäisevien mekanismien parantamisen avulla”⁵.

- 1.7 Paikalleen jääminen ei ole vaihtoehto. Komissio ehdottaakin maaliikenteen toimitusketjujen turvallisuutta parantavia yhteisötason toimia, joilla täydennetään liikenteen turvaamista koskevia yhteisön nykyisiä sääntöjä. Tämä ehdotus ei koske henkilöliikenteen turvallisuutta varsinkaan joukkokuljetusvälineillä. Sitä saatetaan tarvittaessa käsitellä myöhemmin.
2. Toimitusketjujen turvallisuus paranee
- 2.1 Pikaisen toiminnan tarve ja Eurooppa-neuvoston päätelmät huomioon ottaen komissio antaa tämän tiedonannon ja säädösehdotuksen, jotka koskevat toimitusketjujen turvallisuuden parantamista.
- 2.2 Tiedonannossa esitetään tavaraliikenteen turvatoimiin liittyvät peruskysymykset, jotka on otettava huomioon kaikissa tämän alan aloitteissa. Siinä käsitellään tiettyjen vaihtoehtojen etuja ja haittoja sekä syitä, miksi ehdotettu lainsäädäntötoimi on realistisin ja kohdennetuin keino parantaa tavaraliikenteen turvallisuutta Euroopassa.
- 2.3 Ehdotuksen tavoitteena on tehostaa toimitusketjujen turvatoimia, jotta Euroopan kaikkea tavaraliikennettä voidaan paremmin suojata mahdollisilta terroristi-iskuilta.
- 2.4 Komission ehdotuksen tavoitteena on
 - parantaa koko toimitusketjun turvatasoa haittaamatta kaupankäyntiä;
 - perustaa järjestelmällistä eurooppalaista lähestymistapaa koskevat yhteiset puitteet vaarantamatta yhteisiä kuljetusmarkkinoita ja nykyisten turvatoimien soveltamista;
 - välttää tarpeettomia hallintomenettelyjä ja rasitteita yhteisön ja jäsenvaltioiden tasolla.
- 2.5 Komission esittämällä toimenpiteellä
 - perustetaan pakollinen järjestelmä, jota varten jäsenvaltioiden on luotava turvallisuuden laatumerkki (”turvallinen toimija”), joka voidaan myöntää turvatasojen vähimmäisvaatimukset täyttävälle toimitusketjun toimijoille ja joka on sisämarkkinoilla vastavuoroisesti tunnustettavissa;
 - otetaan jäsenvaltioita koskevien pakollisten säännösten puitteissa käyttöön vapaaehtoinen järjestelmä, jossa toimitusketjujen toimijat voivat tehostaa turvatoimiaan ja saada siitä etuja;
 - lisätään toimitusketjujen toimijoiden vastuuta omista turvatoimistaan Euroopan tavaraliikenteessä;

⁵ Euroopan unionin neuvoston julkilausuma terrorismin torjunnasta 25.3.2004, 7906/04, 29.3.2004.

- annetaan turvallisille toimijoille mahdollisuus hyödyntää turvatarkastusten helpotuksia ja erottua turvatoimissa myönteisesti kilpailijoista, mikä antaa niille kaupallisen ja kilpailuedun;
- annetaan mahdollisuus ajantasaistaa ja tehostaa turvallisuusvaatimuksia komiteamenettelyä noudattaen, ottaen huomioon tunnustetut kansainväliset vaatimukset ja normit.

3. Keskeiset kysymykset ja komission vastaukset

Kuinka korkea turvataso on tarpeen?

- 3.1 Toimitusketjun kahdessa avainkohdassa, nimittäin lentoliikenteessä ja lentoasemilla sekä meriliikenteessä ja satamissa, on otettu käyttöön tiukat turvatoimet, mikä tarkoittaa käytännössä sääntöjä ja toimenpiteitä, joihin liittyy oikeudellisesti sitovia eritelmiä ja tarkastuksia. Samanlainen menettely myös muiden toimitusketjun osien kohdalla parantaisi epäilemättä koko toimitusketjun turvallisuutta.
- 3.2 Kuitenkin verrattaessa meriliikennettä ja lentoliikennettä suhteessa koko toimitusketjuun voidaan todeta perustavaa laatua olevia eroja. Meri- ja lentoliikennemarkkinoille on ominaista rajallinen määrä toimijoita, jotka toimivat ennen kaikkea valvottavissa olevilla maantieteellisesti rajatuilla ja määritellyillä alueilla. Niillä turvajärjestelyihin on totuttu.
- 3.3 Maaliikenteen toimitusketjulla on kokonaisuutena hyvin erilaiset mittasuhteet. Jo pelkästään kuljetuksia ja niitä avustavia palveluja tarjoaa yli puoli miljoonaa yritystä⁶. Niiden koko vaihtelee suurista monikansallisista yhtiöistä pienyrityksiin, ja ne edustavat hyvin erilaisia toimintakulttuureja ja yritystaustoja. Ne kattavat koko yhteisön alueen. Useimmilla näistä yrityksistä ei nykyisellään ole turvallisuuden hallintajärjestelmää, ja yleisesti ottaen turvatasoja on vasta alettu parantaa.
- 3.4 Kaikkien EU:n sisäisiin toimitusketjuihin osallistuvien toimijoiden tietoisuutta turvatoimista olisi parannettava. Tarvittava turvallisuuden taso voidaan määritellä sen perusteella, mitä tavaroita kuljetetaan, mikä on toimijan asema toimitusketjussa ja kuinka haavoittuva on infrastruktuuri. Kaikkia toimijoita koskevat, tiukasti ohjailevat uudet turvatoimenpiteet halvaannuttaisivat toimitusketjun. Toisaalta yhä useammat yritykset ovat laatimassa omia turvallisuuden hallintanormejaan sekä suojatakseen omaa toimintaansa ja yrityskuvaansa että saadakseen välineen, jonka avulla ne voivat valita yhteistyökumppaninsa toimitusketjussa.
- 3.5 Näin ollen maaliikenteen toimitusketjulle onkin käytännössä mahdotonta luoda yhdellä kertaa ja kattavasti sellaisia turvallisuussääntöjä ja -toimenpiteitä, jotka olisivat vertailukelpoisia lento- ja merikuljetusten vastaaviin sääntöihin nähden. Sen sijaan on realistisempaa vahvistaa turvatoimia koskevien vähimmäisvaatimusten yhteiset puitteet, joita voidaan vähitellen mukauttaa tekniikan kehitykseen ja riskien muuttumiseen, jotta varmistetaan toimintaympäristön riittävä turvataso.

⁶ Arvio lähteestä *EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2004*, luku 3.1.12. Arvio (EU-25) ei sisällä toimitusketjun alussa toimivia tavaroiden tuottajia. Niiden ottaminen huomioon nostaisi toimitusketjuihin liittyvien yritysten määrän noin 4,7 miljoonaan.

Turvasäännöt ainoastaan konttirahdille?

- 3.6 On tunnettua, että useimmissa tämänhetkisisä aloitteissa ja keskusteluissa keskitytään intermodaalisiin konttikuljetuksiin sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla ja tietyissä yrityksissä. Tämä on ymmärrettävää, kun otetaan huomioon, että konttia saatetaan käyttää terroristeille tarkoitettujen aseiden salakuljetukseen taikka kemiallisten, biologisten, säteily- tai ydinaseiden levittämiseen.
- 3.7 Kontit eivät kuitenkaan ole ainoita mahdollisia kohteita. Euroopan sisäisessä kaupassa käytetään laajalti erilaisia lastausyksiköjä, jotka ovat aivan yhtä alttiita terroristien toiminnalle. Sama riski koskee kaikkea rahdinkuljetusta, koska sitä saatetaan tavalla tai toisella käyttää väärin.

Koko toimitusketju vai sen tiettyjä osia koskevia turvasääntöjä?

- 3.8 Olisi houkutteleva ajatus keskittää toimitusketjun turvallisuuden parantamistoimet tietyille selkeästi rajatuille avainalueille. Parhaillaan kehitetään laitteita, jotka estävät paremmin sinettien luvattoman käsittelyn, useimmat logistiikkakeskukset ovat tehostaneet kulunvalvontaa ja monet toimijat ovat ottaneet käyttöön henkilöstön taustan tarkistamisen ja henkilöstökortit. Tietoisuus riskeistä on kasvamassa.
- 3.9 Kaikki tällainen kehitys on tervetullutta. Tällaiset toimet ovat kuitenkin laajuudeltaan rajallista eivätkä ne muodosta sellaista koko järjestelmää koskevaa lähestymistapaa toimitusketjujen turvatoimien parantamiseen, joka on välttämätön, jotta mahdollisiin terroristi-iskuihin voidaan varautua niin ripeästi ja tehokkaasti kuin mahdollista.
- 3.10 Toimitusketju koostuu lukuisista toiminnoista, jotka alkavat tuotantopaikalta ja päättyvät lastin määränpäähän, sekä kaikista näihin toimintoihin liittyvistä prosesseista. Toiminnot ovat toisistaan riippuvaisia samoin kuin niitä toteuttavat toimijatkin. Kaikkien erillisten osien, myös tiedonkulun, on toimittava yhdensuuntaisesti, jotta koko toimitusketjun korkea turvataso voidaan taata.
- 3.11 Tarkkaan rajattujen avainalueiden turvallisuuden parantamisella on kuitenkin helposti heikompi vaikutus, jos se toteutetaan erillään muista alueista. Esimerkiksi turvasinettien käyttöönotosta ei olisi juurikaan hyötyä, ellei niiden käyttö yhdistyisi esimerkiksi henkilökunnan vakavaan suhtautumiseen turvallisuuskysymyksiin. Sellainen täysin turvallinen ketjun osa usean toimijan toimitusketjussa, jossa tietty turvaominaisuus on olennaisen tärkeä, ei parantaisi lainkaan turvallisuutta, jos toisen saman toimitusketjun osan, jolla on muita turvaominaisuuksia, sallittaisiin pitää yllä heikkoa turvatasoa. Kansainvälisellä tasolla tunnustetaan ainoastaan toimitusketjut, jotka ovat kokonaisuudessaan turvallisia. Erilaisten turvaominaisuuksien suuri määrä edellyttää räätälöityjä toimenpiteitä, jotta voidaan täyttää erilaisten toimijoiden ja toimitusketjujen tarpeet.
- 3.12 Näistä syistä on katsottu aiheellisemmaksi keskittyä toimitusketjujen turvatoimia koskeviin yhteisötason puitteisiin sen sijaan, että valittaisiin hajanainen lähestymistapa. Tällä valinnalla ei missään tapauksessa suljeta pois yksityiskohtaisia yhteisönlajuisia vähimmäisvaatimuksia tai edes tiettyjä alueita koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä. Kuten jäljempänä selostetaan, puitteiden pitäisi sisältää tällaiset vähimmäisvaatimukset kaikille toimitusketjun osille, ja perustelluissa

tapauksissa myös tekniset säännöt. Joka tapauksessa puitteita olisi kuitenkin voitava ajantasaistaa helposti ja säännöllisesti.

- 3.13 Puitteista saataisiin opastusta toimijoille, jotka tekevät usein merkittäviä investointeja turvatoimiensa parantamiseksi.

Kenen pitäisi vastata turvatoimista?

- 3.14 On päätettävä, vastaako yksi toimitusketjuun osallistuvista toimijoista koko ketjun turvatoimista vai pitäisikö kunkin toimijan vastata oman osuutensa turvatoimista toimitusketjussa. Tämä on aiheellinen kysymys, koska toimitusketju koostuu suuresta määrästä toimijoita.
- 3.15 Tavallisesti toimitusketju alkaa tuotantopaikalta, jossa valmistellaan tavaroiden kuljetus. Tavarat voidaan lastata kontteihin tai pakata muulla tavoin. Ne voidaan noutaa tuotantopaikalta, josta ne kuljetetaan päämääräänsä vain yhtä kuljetustapaa käyttämällä. Tavarat voidaan viedä varastoihin, säilytysalueille tai sisämaan terminaaleihin, joissa niiden kuljetustapa saattaa muuttua. Toimintaan saattaa osallistua huolitsijoita ja edustajia tai välittäjiä. Toimitusketjun jokaiseen osaan liittyy usein hyvin pitkälle kehittyneitä tiedonkäsittelyprosesseja.
- 3.16 Olisi houkutteleva ajatus säilyttää vastuu koko toimitusketjun turvallisuudesta yhdelle toimijalle. Se olisi yksinkertaista, mutta ei vastaisi markkinoiden todellista tilannetta. Saattaa hyvinkin olla, että erikoistuneet valmistajat pystyvät kokonsa ja toimintatyyppinsä vuoksi huolehtimaan kuljetuksista tai ainakin täysin valvomaan niitä. Niiden vastuu koko toimitusketjun turvallisuudesta voidaan hyvinkin osoittaa.
- 3.17 Tavanomaisissa kaupallisissa olosuhteissa tavaroiden valmistaja ei kuitenkaan huolehdi koko kuljetusoperaatiosta, vaan siitä vastaavat erikoistuneet yritykset kuten rautatieyhtiöt. Tosiasiassa valmistajat eivät useinkaan tiedä eikä heidän edes tarvitse tietää, mikä toimija kuljettaa heidän tuotteensa ja millä tavalla. Sama pätee muihin toimitusketjun toimijoihin. Ne saattavat valvoa useampaa kuin yhtä ketjun osaa tai harvinaisemmassa tapauksessa koko toimitusketjua, lukuun ottamatta ensimmäistä vaihetta tuotantopaikalla. Niiden vastuu voi siten kattaa useamman kuin yhden vaiheen.
- 3.18 Tällaiset markkinarealiteetit johtavat vain yhteen käyttökelpoiseen päätelmään: toimitusketjun kunkin osan kukin toimija ottaa vastuun omien toimiensa turvallisuudesta – ja ainoastaan omien toimiensa. Kunkin toteuttamat turvatoimenpiteet kumuloituvat koko ketjun turvallisuudeksi.
- 3.19 Toimitusketjun tarkastelussa erotetaan neljä toimintaryhmää, joilla kullakin on omat turvallisuutta koskevat ominaisuutensa:
- tavaroiden valmistelu kuljetusta varten ja kuljetus tuotantopaikalta
 - tavaroiden kuljetus
 - tavaroiden huolinta
 - varastointi, säilytys ja sisämaan terminaalin toiminnot.

Miten EU:n nykyisiä käsitteitä voidaan käyttää parantamaan toimitusketjun turvallisuutta?

- 3.20 Yhteisön tullisäännöissä⁷ käytetään ”valtuutetun taloudellisen toimijan” käsitettä. Tietyt luotettavuuskriteerit täyttävälle toimijoille voidaan myöntää ”valtuutetun taloudellisen toimijan” asema, jonka avulla kyseiset toimijat hyötyvät vaarattomuutta ja turvallisuutta koskevien tullitarkastusten helpotuksista ja/tai tullisäännösten mukaisista yksinkertaistetuista menettelyistä. Viimeksi mainitulla on erityisen suuri merkitys toimijoille, jotka voivat silloin valvoa materiaalivirtoja omien tarpeiden mukaisesti.
- 3.21 Yhteisön lentoasemien turvaamista koskevassa asetuksessa⁸ ”valvottu edustaja” tai lentoyhtiö voi hyväksyä lähettäjän ”tunnetuksi lähettäjäksi”, jos tämä täyttää tietyt turvallisuutta koskevat vaatimukset. Tämän seurauksena ”tunnetulta lähettäjältä” saapuneeseen rahtiin ei tarvitse soveltaa tiettyjä turvatarkastuksia.
- 3.22 Kumpikin käsite perustuu periaatteeseen, jonka mukaan toimijoiden, jotka täyttävät vapaaehtoisesti tietyt vaatimukset ja jotka ovat viranomaisten tarkastamia, on voitava hyötyä tietyistä helpotuksista. Toimijat tarkastetaan säännöllisesti. Samaa mallia voidaan asianmukaisin muutoksin käyttää ”turvallisen toimijan” muodossa myös toimitusketjujen turvallisuuden alalla.
- 3.23 Tietyt vähimmäisvaatimukset olisi asetettava toimijoille, jotka osallistuvat toimitusketjun neljään toimintaryhmään:
- tavaroiden valmistelu kuljetusta varten ja kuljetus tuotantopaikalta
 - tavaroiden kuljetus
 - tavaroiden huolinta
 - varastointi, säilytys ja sisämaan terminaalin toiminnot.
- 3.24 Jäsenvaltioissa perustettu turvallisen toimijan järjestelmä antaisi toimitusketjun toimijoille mahdollisuuden osoittaa, että ne noudattavat turvatoimia koskevia vähimmäisvaatimuksia. Turvallisen toimijan asema myönnettäisiin toimijoille, joiden on todettu noudattavan näitä vaatimuksia. Jäsenvaltiot voivat tässä tarkoituksessa hyödyntää olemassa olevia järjestelmiään ja menettelyjään, tai ne voivat halutessaan luoda erityisesti toimitusketjujen turvaamiseen tarkoitettun järjestelmän. Täytäntöönpano edellyttää varmentamista, sillä luottamus ei voi perustua muuhun kuin varmentamiseen.
- 3.25 Järjestelmän täytäntöönpano perustuu vapaaehtoisuuteen, koska toimitusketjun suuren toimijamäärän vuoksi on mahdotonta panna täytäntöön tarkasti määriteltyjä vähimmäisvaatimuksia, eivätkä jäsenvaltiot voi taata, että täytäntöönpano on riittävästi varmistettu. Toimijoita ei pakoteta liittymään turvallisen toimijan järjestelmään.

⁷ Asetus (EY) N:o 648/2005, EUVL L 117, 4.5.2005, s. 13.

⁸ Asetus (EY) N:o 2320/2002, EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

- 3.26 Jotta sisämarkkinoiden toimivuus säilyisi, jäsenvaltioiden on tunnustettava toisen jäsenvaltion myöntämä turvallisen toimijan asema kyseisen turvallisen toimijan harjoittaessa liiketoimintaa sen alueella.
- 3.27 Perustelluissa tapauksissa jäsenvaltiot voivat päättää, että ainoastaan turvallisilla toimijoilla on oikeus käyttää tiettyjä laitteistoja ja infrastruktuureja.

Mitä etuja turvallisen toimijan järjestelmä antaa?

- 3.28 Turvallisen toimijan järjestelmän täytäntöönpanon onnistuminen riippuu siitä, mitä konkreettista hyötyä siitä on viranomaisille ja järjestelmään sijoittaville toimijoille.

3.28.1 Julkisten voimavarojen käyttö. Turvallisuudesta vastaavat viranomaiset voisivat keskittää valvontakapasiteettinsa järjestelmän ulkopuolelle jättäytyneisiin toimijoihin, menettämättä kuitenkaan oikeuttaan valvoa tarvittaessa myös turvallisista toimijoita. Sama lähestymistapa osoittautui toimivaksi, kun tulliviranomaiset sovelsivat sitä ”valtuutettuihin taloudellisiin toimijoihin”. Turvallisuudesta vastaavat viranomaiset hyötyisivät varmasti siitä, että ne voisivat kohdistaa työnsä tehokkaammin.

3.28.2 Turvallisuuden parantamisyrittämisen koordinointi Euroopan tasolla. Viranomaiset pystyvät nyt ensimmäistä kertaa käsittelemään Euroopan laajuisia toimitusketjun turvatoimia koskevia aloitteita yhteisen tietoisuuden, yhteisten tavoitteiden ja yhteisten arviointiperusteiden pohjalta.

3.28.3 Yhteenliitettävyys turvalliseen meri- ja lentoliikenteeseen. Lentoasemat ja satamat, satamarakenteet mukaan luettuina, joihin sovelletaan tiukkoja yhteisön turvasääntöjä, voivat luottaa siihen, että niiden alueelle tuleva turvallisten toimijoiden ketjun toimittama rahti on turvattu asianmukaisesti koko toimitusketjussa. Tällaisille toimijoille olisi annettava etuuskohtelu, esimerkiksi oikeus nopeutettuun käsittelyyn.

3.28.4 Euroopan laajuinen tunnustaminen. Sillä, että kansallisen viranomaisen myöntämä turvallisen toimijan asema tunnustetaan Euroopan laajuisesti, on etua sekä toimijoille että jäsenvaltioille: toimija hyötyy EU:n laajuisesta tunnustamisesta, kun taas jäsenvaltiot voivat luottaa toisen jäsenvaltion myöntämään turvallisen toimijan asemaan tietäen, että asema on myönnetty yhdenmukaisten yhteisötason sääntöjen perusteella ja turvallisuutta koskevia yhteisön vähimmäisvaatimuksia soveltaen.

3.28.5 Toimitusketjujen maailmanlaajuiseen turvallisuuteen integroituminen. Ulkorajoilla sekä viennin että tuonnin osalta suoritettavista turvatarkastuksista vastaavat tulliviranomaiset, jotka soveltavat vastaavia turvasäännöksiä, tunnustavat oman ”valtuutetun taloudellisen toimijan” järjestelmänsä tapaan ”turvallisen toimijan” aseman, jonka toimitusketjun turvallisuudesta vastaava viranomainen on myöntänyt. Toimitusketjun turvallisuudesta vastaava viranomainen toimii samoin ”valtuutetun taloudellisen toimijan” kohdalla. Tulliviranomaisten nykyinen toiminnan sekä tämän tiedonannon liitteenä olevan asetusehdotuksen vaatimukset (mikäli ne pannaan täytäntöön) johtavat järjestelmien yhteensopivuuteen ja vastavuoroiseen tunnustamiseen. Turvallisen toimijan järjestelmän avulla eurooppalaiset vientiyritykset voisivat hyötyä Yhdysvaltojen nykyisistä tuonnehelpottamisjärjestelmistä. Lisäksi sillä ennakoidaan tulevaa kansainvälistä

kehitystä. Eurooppalaisesta järjestelmästä voisi itse asiassa tulla malli sille, miten Maailman tullijärjestön kehittämät toimitusketjujen turvatoimia koskevat suositukset pantaisiin nopeasti täytäntöön maailmanlaajuisesti.

3.28.6 Turvatoimien vaikutus liiketoimintaan. Turvallinen toimija pystyy osoittamaan asiakkailleen ja toimitusketjussa toimiville liikekumppaneilleen kykenevänsä suojaamaan toimitusketjun turvarikkomuksilta. Sen on myös helpompi löytää vastuullisia, turvatoimista huolehtivia liikekumppaneita ja unohtaa muut, jotka eivät kannu huolta turvallisuudesta.

3.28.7 Liiketoiminnan tehokkuus ja joustavuus. Läheisillä aloilla saatu kokemus osoittaa, että toimijat hyötyvät osallistumisestaan turvallisen toimijan järjestelmään. Vaikka meriliikenteessä toteutettu konttien turvatoimia koskeva CSI-aloite (US Container Security Initiative) ei ollutkaan alun perin suunniteltu toimijoita hyödyttäväksi, sen täytäntöönpanolla on laajalti tunnustettu olleen positiivisia kaupallisia sivuvaikutuksia, joista voidaan mainita paremmat toimintajärjestelmät sekä kuljetusten ja muiden prosessien tehokkaampi valvonta ja parempi ennustettavuus sekä luotettavammat käsittelyajat ja varkauksista aiheutuvien hävikkien vähentyminen. Hiljattain julkistetuista tutkimuksista⁹ käy ilmi, että tehostetuilla turvatoimenpiteillä olisi myönteisiä sivuvaikutuksia useisiin sekä kuljetusketjujen että liiketoiminnan kustannustekijöihin monilla aloilla.

Tarvitaanko yhteisötason puitteita?

- 3.29 Jäsenvaltioiden viranomaiset haluavat olla varmoja, että samoja turvallisuuden vähimmäisvaatimuksia sovelletaan kaikissa jäsenvaltioissa ja että niiden täytäntöönpano on tehokasta. Koska toimitusketjun toimijoiden yhtenäismarkkinat ovat jo tosiasia, kaikki kansalliset viranomaiset joutuvat tekemisiin sellaisten toimijoiden kanssa, joille on myönnetty turvallisen toimijan asema toisessa jäsenvaltiossa ja jotka odottavat voivansa hyötyä kansallisille toimijoille myönnettävistä helpotuksista. Kansallisten viranomaisten on luotettava siihen, että sääntöjä sovelletaan yhdenmukaisesti kaikkialla yhteisössä.
- 3.30 Vaikka suuri prosenttiosuus kuljetuksista tulee aina rajoittumaan Euroopan unionin alueelle, merkittävä osa niistä koskee myös muita Euroopan maita tai Euroopan ulkopuolisia maita. EU:n ulkopuolisissa maissa on käynnistetty toimia toimitusketjujen turvallisuuden parantamiseksi. Vaikka ulkoinen ulottuvuus tuo välttämättä mukaan kummankin kauppakumppanin tulliviranomaiset, kansalliset turvajärjestelmät joutuvat väistämättä tarkastelun kohteeksi. Mahdollisimman pian käyttöön otettavalla yhtenäisellä eurooppalaisella järjestelmällä on todennäköisesti merkittävä vaikutus alan kehitykseen EU:n ulkopuolisissa maissa, ja aivan varmasti vaikutus on suurempi kuin hajanaisilla kansallisilla säännöillä.
- 3.31 Toimitusketjun turvaamiseen liittyvät maailmanlaajuiset näkökohdat aiheuttavat sen, että yhteisötason puitteita tarvitaan.

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

4. Päätelmät

Komissio katsoo, että on tarpeen toteuttaa ensimmäinen vaihe koko toimitusketjun turvallisuuden parantamiseksi. Markkinoiden koko ja moninaisuus huomioon ottaen soveltuvin etenemistapa on luoda maaliikenteen toimitusketjun turvaamista koskevat vapaaehtoiset mutta valvotut puitteet.

Puitteet edistävät eri liikennemuotojen ja toimijoiden yhteenliitettävyyttä parantaen siten koko toimitusketjun turvallisuutta. Nopeutettu menettely saattaa kannustaa kansallisia viranomaisia edistämään eri hallintoelinten ja toimialojen yhteistyötä ja vähentämään siten hallinnollisia rasitteita.

Puitteet on pantava täytäntöön ja niitä voidaan ajan kuluessa kehittää sen mukaan, mitkä ovat arvioidut turvariskit ja kuinka laajalti kaupalliset toimijat hyväksyvät järjestelmän. Puitteiden avulla kannustetaan toimijoita ottamaan käyttöön uusia turvallisuuden hallintavälineitä ja kehittämään nykyisiä määriteltyjen vähimmäisvaatimusten suuntaisesti.

Vapaaehtoisuuden kannustimina ovat turvatarkastuksiin liittyvät edut myös tullitarkastuksissa. Lisäksi järjestelmä kannustaa innovatiivisiin toimenpiteisiin, ja osallistujat voivat parantaa kilpailuasemiaan.

Ehdotuksella ei suljeta pois tiukkojen toimenpiteiden soveltamista, jos käy ilmi, että markkinat eivät hyväksy ehdotettua lähestymistapaa.

Asetusehdotus on tämän tiedonannon liitteenä.

PERUSTELUT

1. Ehdotuksen tausta

- **Ehdotuksen perusteet ja tavoitteet**

Eurooppa-neuvosto määritteli liikenteen yhdeksi terrorismin torjunnan keskeisistä aloista. Tästä syystä se vaati ”liikennejärjestelmien kaikkien muotojen turvallisuuden tehostamista, myös asiaa koskevan lainsäädännön vahvistamisen ja ehkäisevien mekanismien parantamisen avulla”¹⁰. Käsillä oleva ehdotus on laadittu vastauksena osoitettuihin tarpeisiin ja neuvoston pyyntöön.

- **Yleistä**

Viime aikoina liikenteen turvatoimia on parannettu merkittävästi Euroopassa: ilmailun ja lentoasemien turvaamiselle on luotu eurooppalaiset puitteet¹¹, ja meriliikenteen¹² ja satamien turvatoimia¹³ on parannettu.

Nykyisellään yhteisössä ei ole maakuljetusten koko toimitusketjun kattavia sääntöjä. Toimitusketjulla tarkoitetaan kaikkea kuljetusta ja kaikkia kuljetukseen liittyviä toimia ja prosesseja, jotka alkavat tuotantopaikalta ja päättyvät lastin määränpäähän.

- **Ehdotuksen alalla voimassa olevat säännökset**

Tällaisia säännöksiä ei ole.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikan alojen ja tavoitteiden kanssa**

Ehdotus liittyy voimassa olevaan liikenteen turvatoimia koskevaan lainsäädäntöön. Se on täysin niiden tullitoimenpiteiden mukainen, joiden tarkoituksena on parantaa liikenteen turvatoimia ulkorajoilla, ja sillä edistetään Lissabonin strategian tavoitteiden saavuttamista.

2. Sidosryhmien kuuleminen ja vaikutusten arviointi

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Kuulemismenettely, tärkeimmät kohderyhmät ja yleiskuvaus osallistujista

Joulukuussa 2003 jäsenvaltioita, kuljetusalan järjestöjä, ammattijärjestöjä ja muita sellaisia järjestöjä, jotka ovat erityisen kiinnostuneita liikenteestä ja turvallisuudesta (esimerkiksi kaupan alan järjestöt) kuultiin keskusteluasiakirjan perusteella. Vastaajat edustavat laaja-alaisesti sellaisia toimialoja, joita liikenteen turvaaminen koskee suoraan tai välillisesti.

Avoin kuuleminen järjestettiin Internetissä 23.12.2003–27.2.2004. Komissio sai 65 vastausta. Tulokset ovat saatavilla seuraavassa osoitteessa:

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

¹⁰ Euroopan unionin neuvoston julkilausuma terrorismin torjunnasta 25.3.2004, 7906/04, 29.3.2004.

¹¹ Asetus (EY) N:o 2320/2002, EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

¹² Asetus (EY) N:o 725/2004, EUVL L 129, 29.4.2004, s. 6.

¹³ Direktiivi (EY) 65/2005, EUVL L 310, 25.11.2005, s. 28.

Avoimen Internet-kuulemisen jälkeen järjestettiin muita kuulemisia jäsenvaltioille ja toimialoille vuonna 2004 sekä vuoden 2005 ensimmäisellä puoliskolla.

Tiivistelmä vastauksista ja niiden huomioon ottamisesta

Kuulemismenettelyn keskeiset päätelmät voidaan tiivistää seuraavasti:

- 1) kuljetusketjujen turvallisuudesta on tullut vakava ongelma, johon on puututtava;
- 2) EU:n mahdollisissa turvatoimenpiteissä olisi keskityttävä terrorismiin eikä rikollisuuteen yleensä;
- 3) riskinarviointi on tärkeää ja sitä pitäisi tutkia tarkemmin;
- 4) absoluuttista turvallisuutta ei todennäköisesti pystytä takaamaan keskipitkällä aikavälillä;
- 5) toimenpiteissä on otettava huomioon markkinoiden tilanne;
- 6) kaikkien toimenpiteiden olisi oltava EU:n laajuisia, jotta vältetään eri markkinoiden väliset vääristymät, ja niitä olisi sovellettava kaikkiin liikennemuotoihin;
- 7) vapaaehtoinen järjestelmä, kuten ”valvottu edustaja” ja ”tunnettu lähettäjä”, saivat kannatusta.

Nämä keskeiset päätelmät ovat terrorismin torjuntaa koskevan komission lähestymistavan¹⁴ mukaisia ja muodostavat komission ehdotuksen perustan.

• **Asiantuntijoiden käyttö**

Komissio sai asiantuntijaneuvoja monesta lähteestä: toimijoilta, liike-elämän edustajilta, turvallisuus- ja kuljetusasiantuntijoilta sekä jäsenvaltioiden viranomaisilta.

• **Vaikutusten arviointi**

Muita vaihtoehtoja on tarkasteltu. Laajassa ulkopuolisessa tutkimuksessa ”*The impact of possible European legislation to improve transport security*” osoitettiin, että ehdotuksen peruseriaaiteilla saavutetaan kustannustehokkaimmat tulokset. Tutkimus on saatavilla seuraavassa osoitteessa:

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks

Jäsenvaltiot

Ehdotuksessa asetetaan jäsenvaltioille velvollisuus perustaa kansallinen järjestelmä, jolla myönnetään ”turvallisen toimijan” asema vähimmäisvaatimukset täyttävillä hakijoilla. Jäsenvaltiot voivat joko perustaa uuden turvallisuus- ja turvajärjestelmän tai hyödyntää nykyisiä rakenteitaan. Vaikka uuden kansallisen järjestelmän luominen vaatii taloudellisia resursseja, siinä voidaan todennäköisesti hyödyntää synergioita nykyisten turvatoimenpiteiden

¹⁴ Ks. alaviitteet 7, 9, 10, 11 ja 12.

kanssa. Ehdotuksen mukaan kansalliset viranomaiset voivat huolehtia järjestelmistä ilman lisäkustannuksia.

Toimialat

Ehdotus ei sisällä toimitusketjun toimijoita koskevia pakollisia toimenpiteitä. Ehdotettu turvallisen toimijan järjestelmä on vapaaehtoinen: sen käyttäjät voivat odottaa hyötyvänsä helpotetuista turvatoimenpiteistä ja yksinkertaistetuista tullitarkastuksista, ja ne voivat osoittaa olevansa korkeatasoisia turvallisuusnormeja noudattavia operaattoreita sellaisille kumppaneilleen toimitusketjussa, jotka edellyttävät tällaisten normien noudattamista. Ne toimijat, jotka katsovat, että heidän toimintansa ei edellytä tiukkoja turvallisuusnormeja, voivat jättäytyä uuden järjestelmän ulkopuolelle.

Komissio

Ei velvollisuuksia, lukuun ottamatta perustamissopimusten valvojan roolia.

3. Ehdotuksen oikeudelliset näkökohdat

• **Tiivistelmä ehdotetuista toimista**

Komissio ehdottaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle, että ne hyväksyisivät mahdollisimman nopeasti tämän asetuksen toimitusketjujen turvallisuuden parantamisesta. Ehdotuksella täydennetään jo olemassa olevia liikenteenturvatoimenpiteitä.

Maakuljetusten toimitusketjujen turvallisuuden parantamiseksi tarvittavat toimenpiteet noudattaisivat seuraavia periaatteita:

- toimitusketjujen turvallisuus edellyttää jäsenvaltioiden viranomaisten ja toimialojen turvallisuusyhteistyötä;
- toimitusketjujen turvatoimilla täydennetään jo olemassa olevia liikenteen turvatoimenpiteitä, jotka koskevat ilmailua ja meriliikennettä ja myös lentoasemia ja satamia;
- jäsenvaltioiden velvollisuus luoda keskenään yhteensopivat kansalliset järjestelmät, joilla parannetaan toimitusketjujen turvallisuutta;
- toimijoita koskeva vapaaehtoinen järjestelmä, jossa asetetaan vähimmäisvaatimukset, jotka neljään kuljetusketjun toimintojen luokkaan jaettujen toimijoiden on täytettävä saadakseen turvallisen toimijan aseman;
- turvallisten toimijoiden pitäisi voida hyötyä nopeutetuista ja helpotetuista turvatoimenpiteistä, yksinkertaistetuista tullitarkastuksista sekä paremmasta asemasta liikekumppaneidensa joukossa;
- jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltainen viranomainen, joka vastaa toimitusketjujen turvallisuudesta ja turvallisen toimijan aseman myöntämisestä. Ne voivat nimetä tähän tarkoitukseen toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivia hyväksytyjä laitoksia edellyttäen, että ne täyttävät tietyt erityisedellytykset;

- jäsenvaltioiden on nimettävä toimitusketjujen turvallisuuden kansallinen yhteysyksikkö, joka huolehtii tarpeellisesta viestinnästä sekä muiden jäsenvaltioiden että komission kanssa;
- muiden jäsenvaltioiden viranomaiset tunnustavat yhdessä jäsenvaltiossa myönnetyn turvallisen toimijan aseman;
- säädetään menettelystä, jolla säännöksiä mukautetaan tekniikan kehitykseen.

- **Oikeusperusta**

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artikla ja 80 artiklan 2 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate**

Toissijaisuusperiaatetta noudatetaan siltä osin kuin ehdotus ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltiot eivät seuraavista syistä pääse yksinään ehdotuksen tavoitteisiin:

- Kansainvälisen terrorismin aiheuttamien riskien tehokas torjunta edellyttää yhteisiä sääntöjä ja puitteita.
- Yhteisten kuljetusmarkkinoiden toteuttaminen yhdistettynä EY:n perustamissopimuksen neljään vapauteen edellyttää toimitusketjujen turvallisuutta koskevaa yhteistä eurooppalaista lähestymistapaa. Vaihtelevat kansalliset toimitusketjujen turvajärjestelmät saattaisivat aiheuttaa rajojen muodostumista yhteisön sisällä.
- Yhden tai usean jäsenvaltion erilliset järjestelmät aiheuttaisivat väistämättä turvatason vaihtelua jäsenvaltioiden välillä, ja Euroopan kauppakumppanit epäilemättä tulkitisivat sen haluttomuudeksi huolehtia turvallisuuskysymyksistä, tai jäsenvaltiot voisivat käyttää tilannetta toisiaan vastaan.

Ehdotuksen tavoitteet saavutetaan paremmin yhteisön toimilla. Euroopan laajuisilla puitteilla, jotka sisältävät kaikkien jäsenvaltioiden toimijoita koskevat vähimmäisvaatimukset, säilytetään toimitusketjujen yhtenäinen turvataso ja vältetään toimitusketjujen turvallisuuden jäsenvaltiokohtaiset vaihtelut.

Tässä ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen yhteisön laajuisten puitteiden luomiseksi:

- jäsenvaltioille pakollinen yhteinen lähestymistapa sellaisten yhteisten puitteiden luomiseksi yhteisössä, joilla varmistetaan kuljetusmarkkinoiden jatkuva toiminta; järjestelmä olisi vapaaehtoinen toimijoille, mutta kaikille toimitusketjujen toimijoille olisi selvää, että niiden on parannettava turvallisuushallintaansa;
- yhteiset turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset maakuljetuksena toteutettavassa toimitusketjussa; turvallisen toimijan aseman vastavuoroinen tunnustaminen, jonka avulla turvalliset toimijat voivat hyödyntää helpotuksia ja yksinkertaistettuja menettelyjä kansallisella tasolla ja välttää syrjintäriskin;
- järjestelmä, jolla täydennetään yhteisön nykyisiä tullisääntöjä ja jonka avulla voidaan ottaa huomioon kansainvälinen kehitys esimerkiksi standardointiin liittyvissä kysymyksissä ja uudenaikaistaa siten menettelyjä.

Näin ollen ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

- Ehdotus perustuu toimitusketjujen todelliseen tilanteeseen. Siinä vältetään tiukasti ohjailevia laajamittaisia toimenpiteitä, joita jäsenvaltioiden olisi hyvin vaikeaa tai mahdotonta panna täytäntöön. Sen sijaan ehdotuksella kannustetaan toimijoita investoimaan toimitusketjujen turvallisuuteen tietäen, että heidän sijoituksensa noudattaa yhtenäisiä Euroopan laajuisia vaatimuksia ja että vaatimuksia vapaaehtoisesti noudattavat toimijat saavat helpotuksia turvatarkastustoimiin samoin kuin mahdollisuuden yksinkertaistettuihin menettelyihin.
- Jäsenvaltiot ovat neuvoston välityksellä tunnustaneet tarpeen parantaa toimitusketjujen turvallisuutta.
- Jäsenvaltiot voivat pitää kustannukset alhaisina. Jäsenvaltioiden pitäisi luoda järjestelmäturvallisen toimijan aseman myöntämistä varten, mutta ne voisivat hyödyntää jo olemassa olevia maaliikenteen turvatoimiin ja tullimenettelyihin liittyviä rakenteita. Ne voivat pyytää käytännön apua toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivilta hyväksytyiltä laitoksilta. Jäsenvaltiot voivat päättää, että turvallisen toimijan aseman myöntäminen ei aiheuta lisäkustannuksia viranomaisille. Alue- ja paikallisviranomaiset eivät osallistu järjestelmään, ellei jäsenvaltio päättä toisin.

Yhteisölle aiheutuvat kustannukset ovat hyvin pienet: komission pitäisi huolehtia ainoastaan perustamissopimusten valvojan roolista. Toimijat, jotka haluavat sijoittaa turvatoimenpiteisiin, tietävät nyt, että heidän sijoituksensa on yhteisön laajuisen vaatimusten mukainen. Hiljattain julkistetusta tutkimuksesta käy ilmi, että tehostetuilla turvatoimenpiteillä olisi myönteisiä sivuvaikutuksia moniin sekä kuljetusketjujen että liiketoiminnan kustannustekijöihin.

- **Säädöstyypin valinta**

Ehdotettu säädöslaji: asetus. Muut vaihtoehdot eivät soveltuisi seuraavista syistä:

Ehdotuksen säädöslajiksi harkittiin joko asetusta tai direktiiviä. Asetuksen valinta on täysin linjassa merenkulun, ilmailun ja lentoasemien turvatoimia koskevan lainsäädännön kanssa. Lisäksi se vastaa tullilainsäädäntöä, jota se voi täydentää, kun kuljetusketju täyttää tullivaatimukset.

Terrorismiin liittyvät kansainväliset riskit edellyttävät jäsenvaltioiden yhtenäistä, rinnakkaista ja yhtäaikaista lähestymistapaa, jotta voidaan luoda terrorismin uhkaa tehokkaasti torjuva järjestelmä. Asetus on tähän tarkoitukseen tehokkain väline.

Erikseen tarkasteltuna ehdotus on hyvin yksinkertainen: ei tarvita yleistavoitteita ja periaatteita, joita jäsenvaltiot voisivat täydentää. Ehdotuksen tärkeimmät osat voidaan panna heti täytäntöön puutteellisen turvallisuustilanteen korjaamiseksi ja ilman kansallisia täytäntöönpanosäädöksiä, jos välineeksi valitaan asetus.

Näin ollen asetus oli vaihtoehdoista tarkoituksenmukaisin.

4. Vaikutukset talousarvioon

Ei vaikutuksia talousarvioon.

5. Lisätietoja

• **Euroopan talousalue**

Ehdotus on Euroopan talousalueen kannalta merkittävä, minkä vuoksi ehdotus olisi ulotettava kattamaan myös ETA.

• **Ehdotuksen yksityiskohtainen selitys**

Komissio ehdottaa asetuksen oikeusperustaksi EY:n perustamissopimuksen 71 artiklaa. Asetus ei rajoita jäsenvaltioiden kansallista turvalainsäädäntöä eikä toimenpiteitä, jotka voidaan toteuttaa Euroopan unionista tehdyn sopimuksen VI osaston nojalla.

ERITYISHUOMIOITA:

1 artikla:

Tässä artiklassa määritellään asetuksen tavoite.

2 artikla:

Tässä artiklassa määritellään ”toimitusketju”.

3 artikla:

Tässä artiklassa määritellään asetuksen soveltamisala.

4 artikla:

Tässä artiklassa jäsenvaltioille asetetaan velvollisuus nimetä toimitusketjujen turvallisuudesta vastaava toimivaltainen viranomainen.

5 artikla:

Tässä artiklassa jäsenvaltioille asetetaan velvollisuus perustaa järjestelmä, jonka avulla toimitusketjun toimijoille myönnetään turvallisen toimijan asema.

6 artikla:

Tässä artiklassa vahvistetaan turvallisen toimijan asemaan liittyvät edut (”nopeutettu käsittely”) sekä mahdollisuus kieltäytyä soveltamasta turvallisen toimijan etuja.

7 artikla:

Tässä artiklassa asetetaan jäsenvaltioille velvollisuus soveltaa vastavuoroista tunnustamista.

8 artikla:

Tässä artiklassa vahvistetaan edellytykset, joilla turvallisen toimijan asema voidaan myöntää.

9 artikla:

Tässä artiklassa säädetään mahdollisuudesta peruuttaa tai keskeyttää turvallisen toimijan asema.

10 artikla:

Tässä artiklassa asetetaan jäsenvaltioille velvollisuus perustaa myöntämismenettelyt joko suoraan julkisen viranomaisen avulla tai toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivien hyväksytyjen laitosten välityksellä sekä laatia turvallisten toimijoiden rekisteri, joka on kansallisten viranomaisten, yhteysyksiköiden ja komission käytettävissä.

11 artikla:

Tässä artiklassa säädetään komission ja muiden jäsenvaltioiden välisenä yhteyspisteenä toimivan toimitusketjujen turvallisuuden yhteysyksikön nimeämisestä.

12 artikla:

Tässä artiklassa asetetaan jäsenvaltioille velvollisuus varmistaa, että turvallisen toimijan aseman myöntämiseen sovellettavaa kansallista järjestelmää valvotaan riittävästi ja säännöllisesti.

13 artikla:

Tässä artiklassa säädetään, että tämän asetuksen liitteissä vahvistettuja teknisiä vaatimuksia voidaan muuttaa tai täydentää päätöksellä 1999/468/EY vahvistettua menettelyä noudattaen.

14 artikla:

Tässä artiklassa säädetään, että komissiota avustaa jäsenvaltioiden edustajista koostuva komitea.

15 artikla:

Tämä artikla koskee turvallisuustietojen luottamuksellisuutta.

16 artikla:

Tämä artikla sisältää voimaantuloa koskevat yksityiskohdat.

Liitteet 1–4:

Sisältävät lähettäjä, kuljetusyhtiötä ja huolintaliikettä sekä varastoja, säilytystiloja tai sisämaan terminaalia koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset turvallisen toimijan aseman myöntämiseksi.

Liite 5:

Sisältää yksityiskohtaiset vaatimukset, jotka koskevat toimijoiden tekemää riskinarviointia.

Liite 6:

Sisältää yksityiskohtaiset ehdot, jotka toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivien hyväksytyjen laitosten on täytettävä.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**toimitusketjujen turvallisuuden parantamisesta**

(A:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan, ottavat huomioon komission ehdotuksen¹⁵, ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁶, ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁷, noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä¹⁸, sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Turvavälikohtaukset ja terrorismi kuuluvat vakavimpiin uhkiin, joita Euroopan unionin perustana oleviin demokratian ja vapauden ihanteisiin ja rauhanarvoihin kohdistuu.
- (2) Toimitusketjuja olisi suojeltava turvavälikohtauksilta. Tällainen suojelu hyödyttäisi liikenteen käyttäjiä, työntekijöitä, taloutta ja yhteiskuntaa yleensä.
- (3) Eurooppa-neuvosto vaati ”liikennejärjestelmien kaikkien muotojen turvallisuuden tehostamista, myös asiaa koskevan lainsäädännön vahvistamisen ja ehkäisevien mekanismien parantamisen avulla”¹⁹.
- (4) Euroopan lentoliikenteen²⁰ ja meriliikenteen²¹ turvatoimia on viime aikoina parannettu. Hiljattain vahvistettujen satamien turvatoimenpiteiden²² odotetaan kohentavan tilannetta entisestään.
- (5) Toimitusketjujen turvataso muilla kuin edellä mainituilla aloilla, joita yhteisön säännökset eivät koske, ei ole tyydyttävä.

¹⁵ EUVL C , , s. .

¹⁶ EUVL C , , s. .

¹⁷ EUVL C , , s. .

¹⁸ EUVL C , , s. .

¹⁹ Euroopan unionin neuvoston julkilausuma terrorismin torjunnasta 25.3.2004, 7906/04, 29.3.2004.

²⁰ Asetus (EY) N:o 2320/2002, EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

²¹ Asetus (EY) N:o 725/2004, EUVL L 129, 29.4.2004, s. 6.

²² Direktiivi (EY) 65/2004, EUVL L 310, 25.11.2005, s. 28.

- (6) On tarpeen kohentaa Euroopan maankuljetusten toimitusketjujen turvatasoa. Tämä olisi tehtävä antamalla asianmukaisia säännöksiä, joilla ei kuitenkaan rajoiteta jäsenvaltioiden kansallista turvallisuutta koskevien sääntöjen sekä sellaisten toimenpiteiden soveltamista, joita on mahdollisesti toteutettu Euroopan unionista tehdyn sopimuksen VI osaston nojalla.
- (7) Kaikissa toimissa on otettava huomioon, että toimitusketjumarkkinoilla on suuri määrä toimijoita ja toimintamalleja, minkä vuoksi lento- ja meriliikenteessä sovellettaviin toimenpiteisiin verrattavat toimenpiteet eivät sovellu lyhyellä aikavälillä.
- (8) Toimenpiteillä olisi varmistettava kauppavirtojen vapaa liikkuminen samalla kun turvallisuutta koskevia vähimmäisvaatimuksia tiukennetaan.
- (9) Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön järjestelmä, jonka avulla ne myöntävät ”turvallisen toimijan” aseman yhteisöön sijoittautuneille toimitusketjujen toimijoille, jotka täyttävät tietyt turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset. Järjestelmän olisi oltava yhteensopiva maailmanlaajuisia toimitusketjuja varten kehitettyjen toimitusketjujen turvaohjelmien kanssa.
- (10) Toimitusketjujen toimijat kuuluvat johonkin seuraavista ryhmistä: tavaroiden valmistelu ja kuljetus tuotantopaikalta; tavaroiden kuljetus; tavaroiden huolinta; varastointi, säilytys ja sisämaan terminaalin toiminnot.
- (11) Jokaiselle toimitusketjujen toimijaryhmälle olisi määriteltävä omat turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset. Jäsenvaltiot voivat säätää tiukempia vaatimuksia omalle alueelleen sijoittautuneille toimijoille.
- (12) Turvallisen toimijan järjestelmä tarjoaisi etuja viranomaisille ja kaupallisille toimijoille.
- (13) Turvallisen toimijan järjestelmän avulla turvallisuudesta vastaavat viranomaiset voisivat keskittää valvontaresurssinsa niihin toimijoihin, jotka eivät täytä turvallisuutta koskevia vähimmäisvaatimuksia, ja ne voisivat tehdä sen osana yhteistä euroopanlaajuista pyrkimystä, jolla tähdätään turvallisuuden parantamiseen.
- (14) Turvallisen toimijan asema olisi tunnustettava koko Euroopan unionissa.
- (15) Jäsenvaltioiden olisi myönnettävä turvallisille toimijoille helpotuksia turvatarkastuksiin sekä mahdollisuus käyttää yksinkertaistettuja menettelyjä ulkorajojen turvatarkastuksissa, mukaan luettuna nopeutettu käsittely, jos sellainen on tarjolla; jäsenvaltioilla olisi kuitenkin edelleen oikeus tehdä turvatarkastuksia myös turvallisille toimijoille.
- (16) Turvalliset toimijat voisivat lisäksi osoittaa markkinoille kykynsä suojata toimitusketjut turvarikkomuksilta, erottua myönteisesti muista toimijoista ja edistää kaupankäynnin myönteistä turvallisuuskehitystä.
- (17) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että turvallisten toimijoiden luettelo on muiden jäsenvaltioiden viranomaisten ja komission saatavilla.
- (18) Turvallisen toimijan asema olisi tunnustettava koko Euroopan unionissa, mutta jos toimijan havaittaisiin rikkovan vakavasti niitä ehtoja, joiden nojalla asema on

myönnetty, aseman myöntänyt jäsenvaltio voisi peruuttaa sen. Asema pitäisi myöntää rajoitetuksi ajaksi, mutta sen voisi uusia. Jäsenvaltio voi kieltäytyä myöntämästä helpotuksia ja mahdollisuuden käyttää yksinkertaistettuja menettelyjä, jos se toteaa, että turvallinen toimija, jonka aseman toinen jäsenvaltio on myöntänyt, rikkoo turvallisuutta koskevia vähimmäisvaatimuksia.

- (19) Jäsenvaltiot voisivat nimetä toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivia hyväksytyjä laitoksia arvioimaan, täyttääkö turvallisen toimijan aseman hakija sille asetetut edellytykset.
- (20) Jäsenvaltioiden tulisi nimetä toimitusketjujen turvallisuudesta vastaava toimivaltainen viranomainen.
- (21) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että yhteisyksikkö toimii tiedonvälittäjänä komission ja jäsenvaltioiden välillä.
- (22) Jäsenvaltioiden olisi valvottava, miten toimitusketjujen toimijat soveltavat säädöstä.
- (23) Tämän asetuksen täytäntöön panemisen edellyttämistä toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY²³ mukaisesti. Olisi säädettävä menettelystä, jonka mukaisesti tätä asetusta voidaan mukauttaa sen soveltamisalaa muuttamatta, jotta voitaisiin ottaa huomioon kansainvälisten asiakirjojen kehitys ja mukauttaa tai täydentää tämän asetuksen liitteiden yksityiskohtaisia säännöksiä saatujen kokemusten perusteella.
- (24) Ehdotetun toimen tavoitteet, jotka ovat toimitusketjujen turvallisuutta koskevan yhteisen lähestymistavan käyttöönotto, yhteinen turvallisen toimijan järjestelmä ja tarve varmistaa kansallisesti myönnetyn turvallisen toimijan aseman tunnustaminen kaikkialla yhteisillä kuljetusmarkkinoilla, voidaan saavuttaa parhaiten yhteisön tasolla, koska käsiteltävänä oleva asetusta koskee koko Euroopan unionia. Tästä syystä yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa rajoitetaan toimitusketjujen turvaamista koskevien tavoitteiden saavuttamisen edellyttämiin turvallisuutta koskeviin vähimmäisvaatimuksiin, eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tavoite

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan yhteiset säännöt maakuljetusten toimitusketjujen turvallisuuden parantamiseksi turvavälikohtausten varalta.
2. Edellä 1 kohdassa asetettu tavoite saavutetaan seuraavilla toimilla:

²³ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- a) perustetaan järjestelmä, jonka avulla jäsenvaltiot voivat myöntää ”turvallisen toimijan” aseman toimitusketjujen toimijoille;
- b) vahvistetaan turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset, jotka toimijoiden on täytettävä, jotta niille voidaan myöntää turvallisen toimijan asema;
- c) perustetaan asianmukaiset valvontajärjestelmät.

2 artikla

Määritelmä

Tässä asetuksessa toimitusketjuilla tarkoitetaan kaikkia prosesseja ja toimijoita, jotka liittyvät tavaroiden kuljetuksen järjestelyyn ja tavaroiden maakuljetukseen tuotantopaikalta jakelupisteisiin Euroopan yhteisön alueella.

3 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan toimitusketjujen turvallisuuteen ja se koskee lastin, kuljetuksen ja tarvittaessa toimitusketjuihin liittyvän infrastruktuurin turvallisuutta Euroopan yhteisön alueella.
2. Tässä asetuksessa säädettyjä toimenpiteitä sovelletaan kaikkiin toimijoihin, jotka osallistuvat johonkin seuraavista toiminnoista:
 - a) tavaroiden valmistelu kuljetusta varten ja tavaroiden kuljetus tuotantopaikalta,
 - b) tavaroiden kuljetus,
 - c) tavaroiden huolinta,
 - d) varastointi, säilytys tai sisämaan terminaalin toiminnot.
3. Asetusta sovelletaan rajoittamatta seuraavien säädösten soveltamista:
 - a) siviili-ilmailun turvaamista koskevat yhteisön säännöt²⁴
 - b) alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamista koskevat yhteisön säännöt²⁵
 - c) satamien turvatoimia koskevat yhteisön säännöt²⁶
 - d) vaarallisten aineiden²⁷ ja ydinmateriaalin²⁸ kuljetusta koskevat yhteisön ja kansainväliset säännöt

²⁴ Asetus (EY) N:o 2320/2002, EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

²⁵ Asetus (EY) N:o 725/2004, EUVL L 129, 29.4.2004, s. 6.

²⁶ Direktiivi (EY) 65/2005, EUVL L 310, 25.11.2005, s. 28.

- e) yhteisön tullisäännöt²⁹.

4 artikla

Toimitusketjujen turvallisuudesta vastaava toimivaltainen viranomainen

Jäsenvaltioiden on nimettävä toimitusketjujen turvallisuudesta vastaava toimivaltainen viranomainen, jonka tehtävänä on koordinoida ja panna täytäntöön tässä asetuksessa säädetty toimitusketjujen turvatoimenpiteet sekä valvoa niiden soveltamista.

5 artikla

”Turvallinen toimija”

1. Jäsenvaltioiden on perustettava 18 kuukauden kuluessa tämän asetuksen antamisesta järjestelmä, jonka avulla toimitusketjujen toimijoille myönnetään turvallisen toimijan asema.
2. Toimija voi hakea turvallisen toimijan asemaa, jos se osallistuu johonkin seuraavista toimitusketjujen toiminnoista:
 - a) tavaroiden valmistelu kuljetusta varten ja tavaroiden kuljetus tuotantopaikalta,
 - b) tavaroiden kuljetus,
 - c) tavaroiden huolinta,
 - d) varastointi, säilytys tai sisämaan terminaalin toiminnot.
3. Hakemus on osoitettava sen valtion toimitusketjujen turvallisuudesta vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle, johon hakija on sijoittautunut.
4. Turvallisen toimijan asema osoittaa, että toimija, jolle kyseinen asema on myönnetty, kykenee suojaamaan vastuullaan olevan toimitusketjun osan turvarikkomuksilta.
5. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava Euroopan komissiolle, kun niiden järjestelmä turvallisen toimijan aseman myöntämiseksi on valmis.

²⁷ Neuvoston direktiivi 94/55/EY, annettu 21 päivänä marraskuuta 1994, sellaisena kuin se on muutettuna, vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä, EYVL L 319, 12.12.1994, s. 7.

Neuvoston direktiivi 96/49/EY, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1996, vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä EYVL L 235, 17.9.1996, s. 25.

Neuvoston direktiivi 1999/36/EY, annettu 29.4.1999, kuljetettavista painelaitteista, EYVL L 138, 1.6.1999, s. 20.

²⁸ Neuvoston direktiivi 2003/122/Euratom, annettu 22 päivänä joulukuuta 2003, korkea-aktiivisten radioaktiivista ainetta sisältävien umpilähteiden ja isännättömien lähteiden valvonnasta, EUVL L 346, 31.12.2003, s. 57.

²⁹ Asetus (EY) N:o 648/2005, EUVL L 117, 4.5.2005, s. 13.

6 artikla

Turvallisen toimijan aseman edut

1. Jäsenvaltioiden on myönnettävä turvallisille toimijoille helpotuksia ja mahdollisuus käyttää yksinkertaistettuja turvatarkastusmenettelyjä (nopeutettu käsittely).
2. Helpotuksiin ja yksinkertaistettuihin menettelyihin on sisällyttävä turvallisten toimijoiden lupa siirtää lastiaan sellaisia menettelyjä noudattaen, jotka erottavat heidät niistä toimijoista, jotka eivät ole turvallisista. Näihin menettelyihin on sisällyttävä helpotettuja turvatarkastuksia.
3. Jäsenvaltiot voivat varmistaa turvallisen toimijan aseman aitouden toimivaltaiselta yhteisyksiköltä.
4. Jäsenvaltio voi kieltäytyä soveltamasta 6 artiklan 1 ja 2 kohtaa toisen jäsenvaltion turvalliseen toimijaan, jos kyseinen toimija rikkoo vakavasti turvallisuussääntöjä. Jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta välittömästi muille jäsenvaltioille ja komissiolle ja annettava asia 14 artiklalla perustetun komitean käsiteltäväksi. Tällöin sovelletaan 9 ja 12 artiklan säännöksiä.

7 artikla

Vastavuoroinen tunnustaminen

Kaikkien jäsenvaltioiden viranomaisten on tunnustettava yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty turvallisen toimijan asema.

8 artikla

Aseman myöntäminen

1. Toimijalle myönnetään turvallisen toimijan asema, jos se osoittaa seuraavat seikat:
 - a) se on perustanut, pannut täytäntöön ja vahvistanut asiakirjoin turvallisuushallintajärjestelmän;
 - b) se varmistaa, että sen vastuulla olevaan toimitusketjun osaan kohdistuvien mahdollisten turvariskien torjumista varten on olemassa voimavarot;
 - c) sen turvallisuushallintajärjestelmää on mahdollista parantaa jatkuvasti;
 - d) se täyttää liitteissä vahvistetut erityisvaatimukset;
 - e) se täyttää tarvittaessa 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuissa säännöissä olevat vaatimukset.
2. Turvallisen toimijan asema myönnetään kolmeksi vuodeksi. Asema voidaan uusida, jos turvallinen toimija täyttää edelleen tässä asetuksessa säädetyt vähimmäisvaatimukset.

3. Jos toimijalle on myönnetty ”valtuutetun taloudellisen toimijan” asema asetuksen (EY) N:o 648/2005³⁰ 5 a artiklan mukaisesti, toimitusketjujen turvallisuudesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen on katsottava, että 1 kohdassa tarkoitettut myöntämisperusteet täyttyvät, jos valtuutetun taloudellisen toimijan aseman myöntämisperusteet ovat samat tai vertailukelpoiset.

9 artikla

Aseman peruuttaminen tai voimassaolon keskeyttäminen

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt, joiden mukaisesti turvallisen toimijan asema voidaan peruuttaa, jos toimijan havaitaan vakavasti tai toistuvasti rikkovan aseman myöntämisehtoja.
2. Turvallisen toimijan asema voidaan peruuttaa myös 12 artiklan mukaisen täytäntöönpanon ja vaatimustenmukaisuuden valvonnan seurauksena.
3. Jos turvalliset toimijan asema peruutetaan, toimija voi hakea sitä uudelleen vasta kahden vuoden kuluttua.
4. Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt, joiden mukaisesti turvallisen toimijan aseman voimassaolo voidaan keskeyttää, jos toimijan havaitaan muutoin rikkovan aseman myöntämisehtoja.
5. Voimassaolon keskeytys päätetään, kun toimitusketjujen turvallisuudesta vastaava toimivaltainen viranomainen toteaa, että rikkomiset on korjattu.

10 artikla

Myöntämismenettelyt

1. Turvallisen toimijan aseman myöntämisestä vastaa toimitusketjujen turvallisuudesta vastaava toimivaltainen viranomainen. Jäsenvaltioiden on perustettava kaikki turvalliset toimijat sisältävä rekisteri. Rekisterin on oltava jäsenvaltioiden toimitusketjujen turvallisuudesta vastaavien toimivaltaisten viranomaisten, yhteisyksiköiden ja komission käytettävissä.
2. Jokaiselle turvalliselle toimijalle on annettava tunnusnumero, joka alkaa jäsenvaltion maatunnuksella.
3. Jäsenvaltiot voivat nimetä toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivia hyväksytyjä laitoksia 1 kohdassa tarkoitettuihin tehtäviin. Toimitusketjujen turvallisuudenalalla toimivien hyväksytyjen laitosten on täytettävä liitteessä 6 vahvistetut vaatimukset.

³⁰ EUVL L 117, 4.5.2005, s. 13.

11 artikla

Toimitusketjujen turvallisuuden yhteisyksikkö

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä toimitusketjujen turvallisuuden yhteisyksikkö.
2. Yhteisyksikkö toimii komission ja muiden jäsenvaltioiden välisenä yhteyspisteenä ja helpottaa ja seuraa toimitusketjujen turvatoimenpiteiden soveltamista ja tiedottaa siitä.

12 artikla

Täytäntöönpanon ja vaatimustenmukaisuuden valvonta

Jäsenvaltioiden on varmistettava turvallisen toimijan järjestelmän ja toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivien hyväksytyjen laitosten asianmukainen valvonta.

13 artikla

Mukauttaminen

Liitteiden säännöksiä voidaan muuttaa tai täydentää yksityiskohtaisilla teknisillä säännöillä 14 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti tämän asetuksen soveltamisalaa muuttamatta.

14 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea, joka koostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana toimii komission edustaja.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY³¹ 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.
3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan yksi kuukausi.
4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

15 artikla

Luottamuksellisuus ja tietojen levittäminen

1. Tätä asetusta soveltaessaan komissio toteuttaa komission päätöksen 2001/844/EY, EHTY, Euratom³² mukaisesti asianmukaiset toimenpiteet varmistaakseen suojan

³¹ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

³² EYVL L 317, 3.12.2001, s. 1.

luottamuksellisuutta edellyttäville tiedoille, joihin sillä on oikeus tutustua tai joita jäsenvaltiot sille toimittavat.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava vastaavat toimenpiteet asiaa koskevan kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.

16 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä päivänä kuuta .

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE 1

Lähtettäjä

(tavaroiden valmistelu kuljetusta varten ja kuljetus tuotantopaikalta)

Jotta lähtettäjälle voidaan myöntää turvallisen toimijan asema, sen turvallisuushallintajärjestelmän on perustuttava riskinarviointiin ja siinä on käsiteltävä seuraavia asioita:

Fyysinen turvallisuus: Kaikkien rakennusten ja tilojen on oltava suojatut, jottei niihin pääse luvatta, ja niiden on suojattava ulkopuoliselta tunkeutumiselta. Fyysiseen turvallisuuteen on sisällyttävä:

- ulko- ja sisäovien, ikkunoiden, porttien ja aitojen lukitsemislaitteet
- valaistus tilojen sisällä ja ulkopuolella, pysäköintialueet mukaan luettuina
- yksityisajoneuvoille tarkoitettu pysäköintialue, joka on erotettu lähetys- ja lastausalueesta ja lastien käsittelyalueesta
- sisäinen/ulkoinen viestintäjärjestelmä, jonka avulla voidaan ottaa yhteyttä sisäiseen turvahenkilöstöön tai paikallisiin lainvalvontaviranomaisiin.

Kulunvalvonta: Luvattoman pääsyn lähetys- ja lastausalueelle ja lastien käsittelyalueelle on oltava kielletty. Tarkastuksiin on sisällyttävä:

- kaikkien työntekijöiden, vierailijoiden ja liikekumppanien järjestelmällinen ja varma tunnistus
- menettelyt luvattomien/tunnistamattomien henkilöiden pysäyttämiseksi.

Menettelyjen turvallisuus: Saapuvien ja lähtevien tavaroiden käsittelyyn liittyvissä menettelyissä on suojauduttava sitä vastaan, että materiaalia lisätään, vaihdetaan tai häviää. Menettelyjen turvallisuuteen on sisällyttävä seuraavat tekijät:

- turvapäälliköksi nimetty henkilö, joka valvoo lastin tuontia/purkamista
- lasti on asianmukaisesti merkitty, punnittu, laskettu ja siitä on tehty asiakirjat
- saapuvan lastin sinettien tai muiden turvalaitteiden eheyden valvonta
- lähtevän lastin sinettien tai muiden turvalaitteiden asentamista koskevat menettelyt
- vajaiden tai ylisuurien lastien havaitseminen ja raportointi
- saapuvien ja lähtevien tavaroiden liikkeiden seuranta

- tyhjien ja täysien lastausyksikköjen asianmukainen säilytys luvattoman pääsyn estämiseksi
- menettelyt yrityksen havaitsemien poikkeavuuksien tai lainvastaisen toiminnan taikka niitä koskevan epäilyn käsittelemiseksi.

Henkilöstön luotettavuus: Yritysten on luotava sisäinen menettely työpaikkaa hakevien henkilöiden ja heidän hakemuksessaan esittämiensä tietojen tarkastamiseksi noudattaen tasavertaista kohtelua ja henkilötietojen suojaa koskevaa lainsäädäntöä. Kyseinen sisäinen menettely voi sisältää taustojen selvityksen ja muita tarkistuksia sen mukaan, mitä tehtäviä kyseiseen toimeen sisältyy.

Asiakirjamenettelyt: Yritysten on varmistettava, että asiakirjat ovat täydelliset, helposti luettavat sekä tarkat ja että ne on annettu ajoissa.

Tietoturva: Toimitusketjujen toimintoihin liittyvä tietojenkäsittely on suoritettava suojatusti.

Tietoisuuskoulutus: Työntekijöille on järjestettävä turvatoimia koskevan tietoisuuden lisäämiseksi koulutusohjelma, johon sisältyy mahdollisten turvariskien tunnistaminen, lastin koskemattomuuden ylläpitäminen sekä luvattoman pääsyn havaitseminen ja sen aiheuttamat toimenpiteet. Kyseisten ohjelmien on kannustettava henkilöstöä osallistumaan aktiivisesti turvallisuuden valvontaan.

LIITE 2

Kuljetusyrittäjä

Jotta kuljetusyrittäjälle voidaan myöntää turvallisen toimijan asema, sen turvallisuushallintajärjestelmän on perustuttava riskinarviointiin ja siinä on käsiteltävä seuraavia asioita:

Fyysinen turvallisuus: Kaikkien rakennusten, tilojen ja kuljetusvälineiden on oltava suojatut, jottei niihin pääse luvatta, ja niiden on suojattava ulkopuoliselta tunkeutumiselta. Fyysiseen turvallisuuteen on sisällyttävä:

- ulko- ja sisäovien, ikkunoiden, porttien ja aitojen lukitsemislaitteet
- alueen aitaaminen, asianmukainen valaistus tilojen sisällä ja ulkopuolella, pysäköintialueet mukaan luettuina
- yksityisajoneuvoille tarkoitettu pysäköintialue, joka on erotettu lähetys- ja lastausalueesta ja lastien käsittelyalueesta
- sisäinen/ulkoinen viestintäjärjestelmä, jonka avulla voidaan ottaa yhteyttä sisäiseen turvahenkilöstöön tai paikallisiin lainvalvontaviranomaisiin.

Kulunvalvonta: Luvattoman pääsyn on oltava kiellettyä tiloihin ja kuljetusvälineisiin. Tarkastuksiin on sisällyttävä:

- kaikkien työntekijöiden, vierailijoiden ja liikekumppanien järjestelmällinen ja varma tunnistus
- menettelyt luvattomien/tunnistamattomien henkilöiden pysäyttämiseksi.

Menettelyjen turvallisuus: On luotava menettelyt sen estämiseksi, että kuljetusvälineeseen tai lastin joukkoon lisättäisiin materiaalia, josta ei ole asiakirjoja, tai että asiattomille henkilöille sallittaisiin pääsy. Menettelyjen turvallisuuteen on sisällyttävä seuraavat tekijät:

- lasti/lastinkäsittelylaitteet on asianmukaisesti merkitty, laskettu ja niistä on tehty asiakirjat
- lastin sinettien ja muiden turvalaitteiden eheys tarkastetaan, kun lasti hyväksytään kuljetettavaksi
- menetelmät lastin sinettien ja muiden turvalaitteiden eheyden tarkastamiseksi, kun lasti luovutetaan
- vajausten havaitsemis- ja raportointijärjestelmä

- saapuvien ja lähtevien tavaroiden ja kuljetusvälineiden liikkeiden seuranta
- menettelyt yrityksen havaitsemien poikkeavuuksien tai lainvastaisen toiminnan taikka niitä koskevan epäilyn käsittelemiseksi.

Jos havaitaan materiaalia, josta ei ole asiakirjoja, tai merkkejä väärinkäytöksistä, on suoritettava fyysinen tarkastus kuljetusvälineen niihin osiin, joihin on mahdollista päästä sisään, ja kuljetusvälineen lähellä olevaan helposti tarkastettavaan alueeseen. Näille tapauksille on oltava raportointimenettely.

Henkilöstön luotettavuus: Yritysten on luotava sisäinen menettely työpaikkaa hakevien henkilöiden ja heidän hakemuksessaan esittämiensä tietojen tarkastamiseksi noudattaen tasavertaista kohtelua ja henkilötietojen suojaa koskevaa lainsäädäntöä. Kyseinen sisäinen menettely voi sisältää taustojen selvityksen ja muita tarkistuksia sen mukaan, mitä tehtäviä kyseiseen toimeen sisältyy.

Asiakirjamenettelyt: Yritysten on varmistettava, että asiakirjat ovat täydelliset, helposti luettavat sekä tarkat ja että ne on annettu ajoissa.

Tietoturva: Toimitusketjujen toimintoihin liittyvä tietojenkäsittely on suoritettava suojatusti.

Rahdin turvallista kulkua koskevat säännöt: Yritykset voivat luokitella sellaisen toimijan, jolla ei ole turvallisen toimijan asemaa, tarjoaman lastin turvalliseksi, jos tämä on lastin sisällön tarkastamisen perusteella mahdollista. Jos lastia ei tarkasteta tai jos tarkastuksen perusteella todetaan, ettei lastia voida pitää turvallisten toimitusketjun osana, nopeutettu käsittely voidaan evätä.

Tietoisuuskoulutus: Työntekijöille on järjestettävä turvatoimia koskevan tietoisuuden lisäämiseksi koulutusohjelma, johon sisältyy mahdollisten turvariskien tunnistaminen, lastin koskemattomuuden ylläpitäminen sekä luvattoman pääsyn havaitseminen ja sen aiheuttamat toimenpiteet. Kyseisten ohjelmien on kannustettava henkilöstöä osallistumaan aktiivisesti turvallisuuden valvontaan.

LIITE 3

Huolintaliike

Jotta huolintaliikkeelle voidaan myöntää turvallisen toimijan asema, sen turvallisuushallintajärjestelmän on perustuttava riskinarviointiin ja siinä on käsiteltävä seuraavia asioita:

Kulunvalvonta: Luvattoman pääsyn on oltava kiellettyä tiloihin. Tarkastuksiin on sisällyttävä kaikkien työntekijöiden, vierailijoiden ja liikekumppanien varma tunnistus sekä menettelyt luvattomien ja tunnistamattomien henkilöiden pysäyttämiseksi.

Menettelyjen turvallisuus: Yrityksen havaitsemien poikkeavuuksien tai lainvastaisen toiminnan taikka niitä koskevan epäilyn käsittelemiseksi on oltava menettelyt.

Asiakirjojen käsittely: Huolintaliikkeiden on tehtävä parhaansa sen varmistamiseksi, että lastin selvityksessä tarvittavat ja käytettävät asiakirjat ovat helposti luettavia, ja että ne on suojattu tietojen vaihtumiselta tai häviämislähteen taikka virheellisten tietojen lisäämiseltä. Asiakirjamenettelyihin on sisällyttävä:

- lähettäjän ja vastaanottajan nimen ja osoitteen, ensimmäisen ja toisen yhteyshenkilön, lastin kuvauksen, painon, määrän ja mittayksikön (eli laatikoita, paketteja jne.) sekä muiden vastaanotettujen tietojen paikkansapitävyyden ylläpitäminen
- vajaiden tai ylisuurien lastien havaitseminen, raportointi ja tutkiminen
- saapuvan ja lähtevän lastin liikkeiden seuranta
- tietokoneelle pääsyn ja tietojen suojaaminen.

Henkilöstön luotettavuus: Yritysten on luotava sisäinen menettely työpaikkaa hakevien henkilöiden ja heidän hakemuksessaan esittämiensä tietojen tarkastamiseksi noudattaen tasavertaista kohtelua ja henkilötietojen suojaamista koskevaa lainsäädäntöä. Kyseinen sisäinen menettely voi sisältää taustojen selvityksen ja muita tarkistuksia sen mukaan, mitä tehtäviä kyseiseen toimeen sisältyy.

Asiakirjamenettelyt: Yritysten on varmistettava, että lasti- ja rahtiluettelot ja/tai muut kuljetukseen liittyvät asiakirjat ovat täydelliset, helposti luettavat sekä tarkat ja että ne on annettu ajoissa.

Tietoturva: Toimitusketjujen toimintoihin liittyvä tietojenkäsittely on suoritettava suojatusti.

Rahdin turvallista kulkua koskevat säännöt: Yritykset voivat luokitella sellaisen toimijan, jolla ei ole turvallisen toimijan asemaa, tarjoaman lastin turvalliseksi, jos tämä on lastin sisällön tarkastamisen perusteella mahdollista. Jos lastia ei tarkasteta tai jos

tarkastuksen perusteella todetaan, ettei lastia voida pitää turvallisten toimitusketjun osana, nopeutettu käsittely voidaan evätä.

Tietoisuuskoulutus: Työntekijöille on järjestettävä turvatoimia koskevan tietoisuuden lisäämiseksi koulutusohjelma, johon sisältyy mahdollisten turvariskien tunnistaminen, lastin koskemattomuuden ylläpitäminen sekä luvattoman pääsyn havaitseminen ja sen aiheuttamat toimenpiteet. Kyseisten ohjelmien on kannustettava henkilöstöä osallistumaan aktiivisesti turvallisuuden valvontaan ja niissä on tarjottava:

- tunnustusta aktiiviselle työntekijälle turvatarkastuksiin osallistumisesta
- asiakirjaväarennöksiin ja tietokoneiden turvatarkastuksiin liittyvää koulutusta.

LIITE 4

Varaston, säilytystilan tai sisämaan terminaalin toiminnot (sisävesisatamat mukaan luettuina*).

Jotta varastoa, säilytystilaa, sisämaan terminaalia tai sisävesisatamaa pitävälle yritykselle voidaan myöntää turvallisen toimijan asema, sen turvallisuushallintajärjestelmän on perustuttava riskinarviointiin ja siinä on käsiteltävä seuraavia asioita:

Fyysinen turvallisuus: Kaikkien rakennusten rakennusmateriaalien tulee olla sellaisia, että ne suojaavat luvattomalta pääsylvä ja ulkopuoliselta tunkeutumiselta. Fyysiseen turvallisuuteen on sisällyttävä:

- ulko- ja sisäovien, ikkunoiden, porttien ja aitojen lukitsemislaitteet
- valaistus tilojen sisällä ja ulkopuolella, myös pysäköintialueilla
- yksityisajoneuvoille tarkoitettu pysäköintialue, joka on erotettu lähetys- ja lastausalueesta ja lastien käsittelyalueesta
- sisäinen/ulkoinen viestintäjärjestelmä, jonka avulla voidaan ottaa yhteyttä sisäiseen turvahenkilöstöön tai paikallisiin lainvalvontaviranomaisiin.

Kulunvalvonta: Luvattoman pääsyn on oltava kiellettyä tiloihin. Tarkastuksiin on sisällyttävä:

- kaikkien työntekijöiden, vierailijoiden ja liikekumppanien järjestelmällinen ja varma tunnistus
- menettelyt luvattomien/tunnistamattomien henkilöiden pysäyttämiseksi.

Menettelyjen turvallisuus: On luotava menettelyt sen estämiseksi, että varastoon, säilytystilaan tai sisämaan terminaaliin (sisävesisatamat mukaan luettuna) tuodaan materiaalia, josta ei ole asiakirjoja. Menettelyjen turvallisuuteen on sisällyttävä seuraavat tekijät:

- turvapäälliköksi nimetty henkilö, joka valvoo lastin tuontia/poivientä
- lastiluettelon verraten todetaan, että lasti ja varusteet on asianmukaisesti merkitty sekä laskettu ja että niistä on tehty asiakirjat
- saapuvan lastin sinettien ja muiden turvalaitteiden eheyttä valvotaan
- lähtevän lastin sinettien ja muiden turvalaitteiden asentamista koskevat menettelyt
- menettelyt vajaiden tai ylisuurien lastien havaitsemiseksi ja raportoinniksi

- menettelyt yrityksen havaitsemien poikkeavuuksien tai lainvastaisen toiminnan taikka niitä koskevan epäilyn käsittelemiseksi
- tyhjiä ja täysien lastausyksikköjen asianmukainen säilytys luvattoman pääsyn estämiseksi
- lastiin tai tyhjiin lastausyksiköihin pääsyn estäminen.

Henkilöstön luotettavuus: Yritysten on luotava sisäinen menettely työpaikkaa hakevien henkilöiden ja heidän hakemuksessaan esittämiensä tietojen tarkastamiseksi noudattaen tasavertaista kohtelua ja henkilötietojen suojaa koskevaa lainsäädäntöä. Kyseinen sisäinen menettely voi sisältää taustojen selvityksen ja muita tarkistuksia sen mukaan, mitä tehtäviä kyseiseen toimeen sisältyy.

Tietoturva: Toimitusketjujen toimintoihin liittyvä tietojenkäsittely on suoritettava suojatusti.

Rahdin turvallista kulkua koskevat säännöt: Yritykset voivat luokitella sellaisen toimijan, jolla ei ole turvallisen toimijan asemaa, tarjoaman lastin turvalliseksi, jos tämä on lastin sisällön tarkastamisen perusteella mahdollista. Jos lastia ei tarkasteta tai jos tarkastuksen perusteella todetaan, ettei lastia voida pitää turvallisten toimitusketjun osana, nopeutettu käsittely voidaan evätä.

Tietoisuuskoulutus: Työntekijöille on järjestettävä turvatoimia koskevan tietoisuuden lisäämiseksi koulutusohjelma, johon sisältyy mahdollisten turvariskien tunnistaminen, lastin koskemattomuuden ylläpitäminen sekä luvattoman pääsyn havaitseminen ja sen aiheuttamat toimenpiteet. Kyseisten ohjelmien on kannustettava henkilöstöä osallistumaan aktiivisesti turvallisuuden valvontaan.

* Jos asetusta (EY) N:o 725/2004 ei sovelleta.

LIITE 5

Riskinarviointi

Toimijan riskinarvioinnin tulisi johtaa turvallisuushallintajärjestelmän laatimiseen. Riskinarvioinnin on perustuttava yrityksen yleistilanteeseen eikä yksittäiseen kuljetustoimintoon, ja siinä on oltava ainakin seuraavat vaiheet:

Vaihe yksi – Uhkatyyppien tunnistaminen:

- ajankohtainen uutistarjonta kansallisesta ja kansainvälisestä tilanteesta tai ajankohtaisista terroriaalloista
- turvallisuudesta vastaavien viranomaisten ohjeet tiloihin tai toimintoihin kohdistuvien terroriuhkayksien riskistä
- laitoksen rakennuksen, toimintojen tai henkilökunnan kiinnostavuus terroriuhkayksien kohteena
- mahdolliset oheisvauriot, jos toimija sijaitsee alueella, jossa on tavanomaista korkeampi uhka.

Vaihe kaksi – Suojelua edellyttävän kohteen määrittely ja erityisesti se, millä tavalla se on altis terroriuhkaykselle.

Vaihe kolme – Mitä on tehtävä uhan vähentämiseksi hyväksyttävälle tasolle.

LIITE 6

Toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimiville hyväksytyille laitoksille asetetut vaatimukset

Toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivan hyväksytyt laitoksen on pystyttävä osoittamaan seuraavaa:

- laitoksella ja sen työntekijöillä on lahjonnasta tai petoksista tahraton tausta
- asiantuntemusta asianmukaisista toimitusketjujen turvallisuuteen liittyvistä näkökohdista
- asianmukaiset tiedot toimitusketjujen toiminnasta, myös niiden toiminnallisista vaatimuksista
- asianmukainen tietämys muista turvallisuuden kannalta merkittävistä toiminnoista, jotka saattavat vaikuttaa toimitusketjujen turvallisuuteen
- kyky arvioida toimitusketjujen todennäköisiä turvariskejä
- kyky ylläpitää ja parantaa henkilökuntansa asiantuntemusta toimitusketjujen turvallisuudesta
- kyky valvoa henkilökuntansa jatkuvaa luotettavuutta
- kyky ylläpitää asianmukaisia toimenpiteitä, joilla vältetään arkaluontoisen aineiston luvaton luovuttaminen tai käyttö
- asiaa koskevan kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön ja turvavaatimusten tuntemus
- ajankohtaisia turvauhkia ja -malleja koskeva tietämys
- tietämys aseiden, vaarallisten aineiden ja laitteiden tunnistamisesta ja havaitsemisesta
- tietämys toimitusketjujen turvallisuutta mahdollisesti uhkaavien henkilöiden ominaispiirteiden ja käyttäytymismallien tunnistamisesta syrjimättömältä pohjalta
- turvatoimenpiteiden kiertämiseen käytettyjen tekniikoiden tuntemus
- tietämys turva- ja valvontalaitteista ja -järjestelmistä sekä niiden toiminnallisista rajoituksista.

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. EHDOTUKSEN NIMI:

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus toimitusketjujen turvallisuuden parantamisesta.

2. LUOKITTELU TOIMINTOPERUSTEISESSA JOHTAMIS- JA BUDJETOINTIJÄRJESTELMÄSSÄ

Toimintalohko(t) sekä toiminto/toiminnot:

Politiikan ala(t): Maa-, lento- ja meriliikennepolitiikka

Toiminnan ala(t): Toimitusketjujen turvatoimien täytäntöönpano ja valvonta.

3. BUDJETTIKOHTA/-KOHDAT

3.1. Budjettikohdat (toimintamäärärahat sekä niihin liittyvät teknisen ja hallinnollisen avun määrärahat (entiset BA-budjettikohdat)) ja budjettinimikkeet:

06 02 03 02 Liikenteen turvaaminen

06 02 11 03 Komiteat

3.2. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto:

Määräämätön, alkaa vuonna 2008.

3.3. Budjettitiedot (rivejä lisätään tarvittaessa):

Budjettikohta	Menolaji		Uusi	EFTA osallistuu	Ehdokasmaat osallistuvat	Rahoitusnäkymien otsake
	ei-pakoll.	EI-JM	EI	EI	EI	nro [...]
	ei-pakoll.	EI-JM	EI	EI	EI	nro [...]

4. YHTEENVETO RESURSSISTA

4.1. Taloudelliset resurssit

4.1.1. Yhteenveto maksusitoumusmäärärahoista (MSM) ja maksumäärärahoista (MM)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Menolaji	Kohdan nro		2006	2007	2008	2009	2010	2011 ja myöh	Yht.
----------	------------	--	------	------	------	------	------	--------------	------

Toimintamenot³³

Maksusitoumusmäärärahat (MSM)	8.1	a	0	0	0	0	0,5	0	0,5
Maksumäärärahat (MM)		b	0	0	0	0	0,5	0	0,5

Viitemäärään sisältyvät hallintomenot³⁴

Tekninen ja hallinnollinen apu (EI-JM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

VIITEMÄÄRÄ YHTEENSÄ

Maksusitoumusmäärärahat		a+c	0	0	0	0	0,5	0	0,5
Maksumäärärahat		b+c	0	0	0	0	0,5	0	0,5

Hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään³⁵

Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot (EI-JM)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Viitemäärään sisällyttämättömät hallintomenot lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EI-JM)	8.2.6	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

Toimenpiteen alustavat rahoituskustannukset yhteensä

MSM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina		a+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
MM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina		b+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

³³ Menot, jotka eivät kuulu kyseisen osaston xx lukuun xx 01.

³⁴ Menot, jotka otetaan osaston xx momentille xx 01 04.

³⁵ Menot, jotka otetaan lukuun xx 01 muille momenteille kuin xx 01 04 tai xx 01 05.

Tiedot yhteisrahoituksesta

Jos ehdotukseen liittyy jäsenvaltioilta tai muilta tahoilta (jotka on ilmoitettava) saatavaa osarahoitusta, seuraavassa taulukossa ilmoitetaan kyseisen osarahoituksen arvioitu määrä (rivejä voidaan lisätä, jos rahoitusta saadaan useilta elimiltä):

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Rahoitukseen osallistuva taho		2006	2007	2008	2009	2010	2011 ja myöh	Yht.
.....	f							
MSM yhteisrahoitus luettuna	YHTEENSÄ mukaan a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Yhteensopivuus rahoitussuunnitelman kanssa

Ehdotus on nykyisen rahoitussuunnitelman mukainen.

Ehdotus edellyttää kyseeseen tulevan rahoitusnäkymien otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

Ehdotus voi edellyttää toimielinten sopimuksen³⁶ määräysten soveltamista (ts. joustovälineen käyttöä tai rahoitusnäkymien tarkistamista).

4.1.3. Vaikutukset tuloihin

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia tuloihin.

Ehdotuksella on seuraavat vaikutukset tuloihin:

Huomautus: Tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskutapaa koskevat täsmennykset ja huomautukset esitetään erillisessä liitteessä.

³⁶ Katso toimielinten sopimuksen 19 ja 24 kohta.

milj. euroa (yhden desimaalin tarkkuudella)

Budjetti-kohta	Tulot	Ennen toteutusta [vuosi n-1]	Toteutuksen jälkeen					
			[Vuosi n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁷
	a) Absoluuttiset tulot							
	b) Tulojen muutokset	Δ						

(Taulukossa ilmoitetaan kaikki kyseeseen tulevat tulojen budjettikohdat ja siihen lisätään rivejä, jos toimenpide vaikuttaa useampaan budjettikohtaan.)

- 4.2. Henkilöresurssit kokoaikaiseksi muutettuna (sisältää virkamiehet sekä väliaikaisen ja ulkopuolisen henkilöstön) – katso erittely kohdassa 8.2.1

Vuositarve	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Henkilöstön määrä yhteensä	0	0	0	0	0	0

5. OMINAISPIIRTEET JA TAVOITTEET

Yksityiskohtainen selvitys ehdotuksen taustasta sisältyy perusteluosaan. Rahoitus selvityksen tässä osassa esitetään vain seuraavat lisätiedot:

- 5.1. Tarve, johon ehdotuksella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä

Eurooppa-neuvosto vaati 25 päivänä maaliskuuta 2004³⁸ antamassaan terrorisminvastaisessa julistuksessa ”liikennejärjestelmien kaikkien muotojen turvallisuuden tehostamista, myös asiaa koskevan lainsäädännön vahvistamisen ja ehkäisevien mekanismien parantamisen avulla”. Käsillä oleva ehdotus annetaan vastauksena osoitettuihin tarpeisiin ja neuvoston pyyntöön.

Euroopan unioni on viime vuosina edistynyt huomattavasti kuljetustoimintojen suojaamisessa terrorismilta. Ilmailun, lentoasemat mukaan luettuna, ja meriliikenteen turvaamista koskevaa lainsäädäntöä on voimassa. Satamien turvatoimia koskevan lainsäädännön antaminen on saatettu loppuun. Toimitusketjuja koskevaa EU:n

³⁷ Taulukkoon lisätään sarakkeita, jos toiminnan kesto ylittää kuusi vuotta.

³⁸ Euroopan unionin neuvoston julkilausuma terrorismin torjunnasta 25.3.2004, 7906/04, 29.3.2004.

lainsäädäntöä ei ole olemassa muualla kuin edellä mainituilla aloilla. Käsiteltävänä olevalla ehdotuksella katetaan eri liikennemuotojen väliset turvallisuusvajeet.

- 5.2. Yhteisön osallistumisesta saatava lisäarvo, ehdotuksen johdonmukaisuus muiden rahoitusvälineiden kanssa sekä mahdolliset synergiaedut

Jotta vältetään kansallisista toimitusketjujen turvallisuutta koskevista säännöistä johtuva kuljetusmarkkinoiden palautuminen kansalliseksi, tarvitaan yhteisön tason säädöksiä, kuten meriliikenteen, satamien, ilmailun ja lentoasemien osalta on jo annettu.

- 5.3. Ehdotuksen tavoitteet ja odotetut tulokset sekä näihin liittyvät indikaattorit toimintoperusteisessa johtamismallissa

Ei velvollisuuksia, lukuun ottamatta perustamissopimusten valvojan roolia.

- 5.4. Toteutustapa (alustava)

Mitä seuraavista menettelyistä³⁹ käytetään toiminnan toteuttamisessa?

Keskitetty hallinnointi

komissio hallinnoi suoraan

hallinnointivastuu siirretään

toimeenpanovirastoille

varainhoitoasetuksen 185 artiklassa tarkoitetuille yhteisöjen perustamille elimille

kansallisille julkisoikeudellisille yhteisöille tai julkisen palvelun tehtäviä suorittaville yhteisöille

Yhteistyössä toteutettava tai hajautettu hallinnointi

jäsenvaltioiden kanssa

kolmansien maiden kanssa

Hallinnointi yhteistyössä kansainvälisten järjestöjen kanssa (tarkennettava)

Huomautukset:

Ei kustannuksia.

³⁹ Jos käytetään useampaa kuin yhtä menettelyä, tämän kohdan huomautuksissa olisi annettava lisätietoja.

6. SEURANTA JA ARVIOINTI

6.1. Seurantamenettely

Komission on suoritettava perustamissopimusten valvojan roolin mukaista seurantaa.

6.2. Arviointimenettely

6.2.1. Ennakkoarviointi

Eurooppa-neuvoston 25 päivänä maaliskuuta 2004⁴⁰ antamassa terrorisminvastaisessa julistuksessa asetettiin pakottava poliittinen kehys tälle komission aloitteelle.

Kuulemismenettely alkoi vuonna 2004. Tässä menettelyssä tutkittiin tarkemmin mahdollisia EU:n toimenpiteitä maaliikenteen toimitusketjujen turvallisuuden parantamiseksi yhteistyössä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa.

Kuulemismenettely ja vaikutusten arviointi⁴¹ osoittavat, että EU:n toimissa olisi otettava huomioon seuraavat seikat:

- Toimitusketjujen turvallisuudessa on kyse odottamattomiin tapahtumiin varautumisesta. Turvariskit liittyvät lastiin, liikennemuotoihin ja infrastruktuuriin. Viranomaiset eivät voi koskaan taata täydellistä turvallisuutta.
- Yhä useammat yritykset soveltavat omia turvallisuusnormejaan. Toimitusketjujen liikekumppaneiden on mukauduttava näihin menettelyihin. Kuljetuspalvelujen tarjoajat ja muut toimittajat, jotka työskentelevät useille asiakkaille, joutuvat lukuisten arviointien kohteeksi, mikä on tarpeetonta, hajauttavaa ja kallista.
- Tavoitteena on saavuttaa korkein mahdollinen toimitusketjujen turvataso vaarantamatta kauppaa ja pitämällä hallinnolliset vaatimukset mahdollisimman vähäisinä.
- Viranomaisten ja teollisuuden on tehtävä yhteistyötä parantaakseen toimitusketjujen turvallisuutta. Johtavana periaatteena on, että niiden toimijoiden, jotka vapaaehtoisesti noudattavat tiettyjä vaatimuksia ja jotka viranomaiset ovat arvioineet, olisi voitava hyötyä tietyistä helpotuksista ja yksinkertaistetuista menettelyistä.
- Yhteiset toimitusketjuja koskevat puitteet vähentävät turvallisuuteen liittyvää kilpailua EU:n sisällä. Vaihtoehtona voisi olla yritysten sertifiointi.

⁴⁰ Euroopan unionin neuvoston julkilausuma terrorismin torjunnasta 25.3.2004, 7906/04, 29.3.2004.

⁴¹ DNV Consulting, ”Study on the impacts of possible legislation to improve transport security”. Menot vuoden 2004 talousarviosta.

6.2.2. Väli-/jälkiarviointien perusteella toteutetut toimenpiteet (aikaisemmat kokemukset vastaavasta toiminnasta)

Komission yksiköt tekevät arvioinnin toimenpiteiden vaikutuksista ja tehokkuudesta. Arviointi olisi tehtävä vuonna 2010 ja sen jälkeen kolmen vuoden välein. Tätä säännöllistä arviointia tarvitaan, jotta komissio voisi ehdottaa komiteamenettelyä noudattaen mukautuksia, joita järjestelmään saatetaan tarvita. Kunkin tutkimuksen kustannuksiksi arvioidaan 500 000 euroa.

6.2.3. Tulevaa arviointia koskevat määräykset ja arviointien suorittamisvälit

Katso kohta 6.2.2.

7. PETOSTENTORJUNTA

Ehdotetun asetuksen liitteen 6 mukaan toimitusketjujen turvallisuuden alalla toimivan hyväksytyt laitoksen on pystyttävä näyttämään, että organisaatiolla ja sen työntekijöillä on lahjonnasta tai petoksista tahraton tausta.

8. YKSITYISKOHTAINEN ERITTELY TARVITTAVISTA RESURSSSEISTA

8.1. Ehdotuksen tavoitteet ja niihin liittyvät rahoituskustannukset

Maksusitoumusmäärärahoina, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

(Sarakeessa ilmoitetaan tavoitteet, toiminta ja tuotokset)	Tuotoksen tyyppi	Keskim. Kustannukset	2006		2007		2008		2009		2010		2011		YHTEENSÄ	
			Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.
TOIMINTA-TAVOITE 1⁴²																
Toimi 1																
- tuotos 1																
- tuotos 2																
Toimi 2.																
- tuotos 1																
Väli summa tav. 1																
TOIMINTA-TAVOITE 2																
Toimi 1																
- tuotos 1																
Väli summa tav. 2																
TOIMINTA-TAVOITE n¹																
Väli summa tav. n																
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ																

⁴²

Kuten kuvattu kohdassa 5.3.

8.2. Hallintomenot

8.2.1. Henkilöstön määrä ja jakautuminen

Laji		Toiminnan hallinnointiin tarvittava nykyinen ja/tai uusi henkilöstö (toimien ja/tai virkojen määrä kokoaikaiseksi muutettuna)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Virkamiehet tai väliaikaiset toimihenkilöt ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö ⁴⁴							
Momentilta XX 01 04/05 rahoitettava muu henkilöstö ⁴⁵							
YHTEENSÄ							

8.2.2. Toimintaan liittyvien tehtävien kuvaus

Ei sovelleta

8.2.3. Henkilöresurssien lähteet (henkilöstösääntöjen alainen henkilöstö)

(Jos lähteitä on useita, ilmoitetaan kustakin lähteestä peräisin olevien virkojen ja/tai toimien määrä)

- Korvattavan tai jatkettavan ohjelman hallinnointiin osoitetut tämänhetkiset virat ja/tai toimet
- Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä vuotta n koskevassa menettelyssä jo myönnetty virat ja/tai toimet
- Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä seuraavassa menettelyssä pyydettävät virat ja/tai toimet
- Hallinnoinnista vastaavan henkilöstön nykyisten virkojen ja/tai toimien uudelleenjärjestely (henkilöstön sisäinen uudelleenjärjestely)
- Vuodeksi n tarvittavat virat ja/tai toimet, jotka eivät sisälly vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvään, kyseistä vuotta koskevaan menettelyyn

⁴³ Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

⁴⁴ Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

⁴⁵ Kyseisen henkilöstön kustannukset sisältyvät viitemäärään.

8.2.4. Muut viitemäärään sisältyvät hallintomenot (XX 01 04/05 – hallintomenot)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Budjettikohta (numero ja nimi)	Vuosi n	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5 ja myöh.	YHTEENSÄ
1 Tekninen ja hallinnollinen apu (henkilöstökust. mukaan luettuina)							
Toimeenpanovirastot ⁴⁶							
Muu tekninen ja hallinnollinen apu							
- sisäinen							
- ulkoinen							
Tekninen ja hallinnollinen apu yhteensä							

8.2.5. Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot, jotka eivät sisälly viitemäärään

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Laji	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Virkamiehet ja tilapäiset toimihenkilöt (XX 01 01)						
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö (ylim. toimihlöt, kans. asiantuntijat, sopimussuhteinen hlöstö jne.) (budjettikohta ilmoitettava)						
Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot yhteensä (EIVÄT sisälly viitemäärään)						

Laskelma – Tarvittaessa viitataan kohtaan 8.2.1

⁴⁶ Tässä olisi viitattava asianomaisia toimeenpanovirastoja koskeviin rahoitus selvityksiin.

8.2.6. Muut hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	YH- TEEN- SÄ
XX 01 02 11 01 – Virkamatkot							
XX 01 02 11 02 – Konferenssit ja kokoukset							
01 02 11 03 – Pakolliset komiteat (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 – Selvitykset ja kuulemiset							
XX 01 02 11 05 – Tietojärjestelmät							
2 Muut hallintomenot yhteensä (XX 01 02 11)							
3 Muut hallintomenojen kaltaiset menot (eritellään budjettikohdittain)							
Hallintomenot yhteensä lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EIVÄT sisälly viitemäärään)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Laskelma – ensimmäisen vuoden aikana kolme toimitusketjujen turvallisuuden alan edustajista koostuvan komitean kokousta – kaksi kokousta seuraavina vuosina. Kansallisten asiantuntijoiden matkakustannusten korvaukset, arviolta 25 kertaa keskimäärin 750 euroa asiantuntijaa kohden.