



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 27.2.2006
KOM(2006)79 wersja ostateczna

2006/0025(COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI DLA RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

w sprawie poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw

Projekt

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw

{SEC(2006)251}

(przedstawiony przez Komisję)

**KOMUNIKAT KOMISJI DLA RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

w sprawie poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw

1. Potrzeba bezpieczeństwa w transporcie
 - 1.1 Terroryzm jest jednym z największych zagrożeń dla demokracji i wolności. Ryzyko ataku terrorystycznego, którego celem może być transport towarów, pozostaje wysokie. Potencjalne szkody, zarówno pod względem istnień ludzkich, jak i działalności gospodarczej, są niewyobrażalne i niemożliwe do oszacowania.
 - 1.2. Bezpieczeństwo transportu stało się na całym świecie kwestią o pierwszorzędnym znaczeniu, a co za tym idzie dotyczy ono Unii Europejskiej, której rola jako partnera handlowego uzależniona jest od efektywnego i bezpiecznego transportu z wykorzystaniem wszystkich rodzajów transportu i na wszystkich poziomach. Partnerzy handlowi Unii zaczynają zajmować się problemami bezpieczeństwa transportu towarów. Na przykład, Stany Zjednoczone już wprowadziły określone środki bezpieczeństwa dotyczące przywozu, co nie pozostaje bez wpływu na europejskie łańcuchy dostaw.
 - 1.3. W ostatnim okresie w Europie nastąpiła znaczna poprawa w zakresie bezpieczeństwa transportu: stworzono europejskie ramy prawne w dziedzinie bezpieczeństwa transportu lotniczego i portów lotniczych¹, wzmocniono bezpieczeństwo transportu morskiego i terminali portowych², a w związku z niedawno zakończonym procesem legislacyjnym związanym ze środkami bezpieczeństwa dla portów morskich, oczekuje się, że nastąpi znaczna poprawa bezpieczeństwa na całym obszarze portowym³.
 - 1.4. Już w 2003 r. Komisja wskazała na konieczność poprawy bezpieczeństwa w lądowym transporcie towarów⁴. Obecnie nie istnieją przepisy regulujące całokształt spraw związanych z europejskim łańcuchem dostaw w transporcie lądowym. Terminem „łańcuch dostaw” określa się wszystkie rodzaje czynności i procesów występujących w transporcie oraz związanych z transportem, które rozpoczynają się w miejscu produkcji, a kończą się w miejscu przeznaczenia ładunku.
 - 1.5. Zagrożenie atakami terrorystycznymi uwydatniło słabe punkty łańcucha dostaw i potrzebę działania: obywatele oczekują podjęcia środków bezpieczeństwa w odniesieniu do łańcucha dostaw, od którego zależy ich codzienne życie, a przedsiębiorstwa nie mogą już dłużej pozwolić sobie na lekceważenie kwestii bezpieczeństwa i muszą chronić swoich pracowników, swoje przedsiębiorstwa, swoich klientów oraz ogół społeczeństwa przed atakiem terrorystycznym.

¹ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str.1.

² Rozporządzenie (WE) nr 725/2004, Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str.6.

³ Dyrektywa (WE) nr 65/2005, Dz.U. L 310 z 25.11.2005, str.28

⁴ Komunikat Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie poprawy bezpieczeństwa w transporcie morskim, COM(2003)229 końcowy z 16.05.2003, str.18

- 1.6. W celu zwalczania terroryzmu, szefowie państw UE wezwali do „wzmocnienia wszystkich rodzajów transportu, włączając w to wzmocnienie struktur prawnych i udoskonalenie mechanizmów prewencyjnych.”⁵
- 1.7. Brak działania nie jest rozwiązaniem. Dlatego Komisja wnosi o podjęcie przez Wspólnotę działania mającego na celu poprawę bezpieczeństwa łańcucha dostaw w transporcie lądowym, które stanowiłoby uzupełnienie istniejących wspólnotowych zasad bezpieczeństwa transportu. Niniejszy wniosek nie dotyczy bezpieczeństwa przewozów pasażerskich, w szczególności w ramach systemów komunikacji zbiorowej; w razie potrzeby, byłoby to przedmiotem prac w późniejszym okresie.
2. Ku poprawie bezpieczeństwa łańcucha dostaw
- 2.1. Biorąc pod uwagę potrzebę podjęcia pilnych działań oraz konkluzje przedstawione przez Radę Europejską, Komisja przedkłada niniejszy komunikat i wniosek legislacyjny w sprawie poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw.
- 2.2. Komunikat określa podstawowe fakty dotyczące bezpieczeństwa transportu towarów, które muszą być uwzględnione w każdej inicjatywie dotyczącej tego obszaru. Zawiera omówienie dodatnich i ujemnych stron niektórych rozwiązań oraz przyczyn, dla których wnioskowany środek legislacyjny jest najbardziej realistycznym i spójnym podejściem do kwestii poprawy bezpieczeństwa w europejskim transporcie towarów.
- 2.3. Celem wniosku jest poprawa bezpieczeństwa łańcucha dostaw, która ma dać w efekcie większą ochronę całego europejskiego transportu towarów przed atakami terrorystycznymi.
- 2.4. Cele wniosku Komisji są następujące:
- poprawa poziomu bezpieczeństwa w całym łańcuchu dostaw bez zakłócania swobodnego przepływu towarów;
 - stworzenie wspólnych ram dla systemowego europejskiego podejścia, bez narażania na niebezpieczeństwo wspólnego rynku transportowego oraz istniejących środków bezpieczeństwa;
 - uniknięcie zbędnych procedur administracyjnych i obciążeń na poziomie europejskim i krajowym.
- 2.5. Środek wnioskowany przez Komisję:
- ustanawia obligatoryjny system wymagający od państw członkowskich utworzenia „znaku jakości” potwierdzającego standard bezpieczeństwa („bezpieczny podmiot gospodarczy”), który może być przyznawany podmiotom gospodarczym z łańcucha dostaw, o ile spełniają one minimalne europejskie wymogi bezpieczeństwa; pozwala to na wzajemne uznawanie znaku na rynku wewnętrznym;

⁵ Deklaracja UE w sprawie zwalczania terroryzmu z dnia 25 marca 2004 r., 7906/2004 29 marca 2004 r

- wprowadza, na podstawie przepisów obligatoryjnych dla państw członkowskich, system dobrowolny, w ramach którego podmioty uczestniczące w łańcuchu dostaw zwiększają uzyskiwany przez siebie poziom bezpieczeństwa w zamian za określone korzyści;
- czyni podmioty uczestniczące w łańcuchu dostaw, odpowiedzialnymi za uzyskiwany przez nie poziom bezpieczeństwa w europejskim transporcie towarów;
- umożliwia „bezpiecznym podmiotom gospodarczym” korzystanie z ułatwień podczas przeprowadzania kontroli dotyczących bezpieczeństwa oraz uzyskanie rozpoznawalnych pozytywnych cech odróżniających dany podmiot, pod względem poziomu bezpieczeństwa, od innych podmiotów konkurencyjnych, co daje mu przewagę handlową i konkurencyjną;
- umożliwia systematyczną aktualizację i regularne udoskonalanie wymogów bezpieczeństwa, w tym uznanych wymogów i standardów międzynarodowych, poprzez procedurę komitetową.

3. Kluczowe pytania i odpowiedzi Komisji

Jaki poziom bezpieczeństwa jest konieczny?

- 3.1 Dwa kluczowe ogniwa w wielu łańcuchach dostaw, a mianowicie transport lotniczy łącznie z portami lotniczymi oraz transport morski łącznie z portami morskimi, wprowadziły w życie wysokie standardy bezpieczeństwa w postaci zasad i środków zawierających szczegółowe, prawnie wiążące zakresy obowiązków i kontroli. Podobne podejście w przypadku pozostałych ogniw w łańcuchu dostaw poprawiłoby bez wątpienia stan bezpieczeństwa w całym łańcuchu dostaw.
- 3.2. Jednakże porównanie transportu morskiego i lotniczego z łańcuchem dostaw, jako całością, ujawnia zasadnicze różnice. Rynki transportu lotniczego i morskiego charakteryzują się ograniczoną liczebnie grupą podmiotów gospodarczych, które przede wszystkim prowadzą działalność w wyznaczonych i określonych rejonach geograficznych, które można kontrolować. Jest to wykorzystywane w ustaleniach dotyczących bezpieczeństwa.
- 3.3. Łańcuch dostaw w transporcie lądowym, jako całość, ma zupełnie inny zasięg. Ponad pół miliona⁶ przedsiębiorstw zajmuje się samym transportem i usługami pomocniczymi, od poważnych firm międzynarodowych do małych przedsiębiorstw usługowych osadzonych w dużej różnorodności kultur i środowisk gospodarczych. Podmioty te działają na obszarze całej Wspólnoty. Większość z nich obecnie nie zarządza bezpieczeństwem i na ogół w ich przypadku proces budowania standardu bezpieczeństwa dopiero się rozpoczyna.

⁶ Wielkość szacunkowa na podstawie Energia i Transport UE w liczbach, Mały rocznik statystyczny 2004, rozdział 3.1.12. Wielkość ta (dla UE-25) nie obejmuje producentów towarów, które znajdują się na początku łańcucha dostaw. Ich włączenie zwiększyłoby wielkość ogółem do około 4,7 miliona firm uczestniczących w łańcuchu dostaw.

- 3.4. Należy podnieść poziom świadomości w zakresie bezpieczeństwa u wszystkich podmiotów uczestniczących w wewnętrznym łańcuchu dostaw. W zależności od rodzaju przewożonych towarów, pozycji danego podmiotu w tym łańcuchu oraz podatności danej infrastruktury na atak, można określić konieczny poziom bezpieczeństwa. Wprowadzenie nowych, zdecydowanie nakazowych środków bezpieczeństwa obowiązujących wszystkie podmioty gospodarcze doprowadziłoby do załamania łańcucha dostaw. Mimo to, coraz większa liczba przedsiębiorstw ustanawia własne standardy zarządzania bezpieczeństwem nie tylko w celu ochrony własnej działalności i marki, lecz również traktując to jako instrument służący do wyboru partnerów w łańcuchu dostaw.
- 3.5. W związku z powyższym, w praktyce niemożliwe jest ustanowienie, w ramach jednej, ogólnej operacji, zasad i środków bezpieczeństwa w odniesieniu do łańcucha dostaw w transporcie lądowym, porównywalnych do rozwiązań przyjętych w przypadku transportu lotniczego i morskiego. Natomiast bardziej realistycznym podejściem jest stworzenie struktury minimalnych wymogów bezpieczeństwa, która może stopniowo się zmieniać zgodnie z postępem technicznym oraz rozwojem sytuacji związanej z zagrożeniami, co pozwoli na zapewnienie zadowalającego poziomu bezpieczeństwa w przestrzeni operacyjnej.

Czy zasady bezpieczeństwa powinny dotyczyć jedynie ładunków przewożonych w kontenerach?

- 3.6. Uważa się, że najnowsze inicjatywy i dyskusje skupiają się na transporcie kombinowanym z wykorzystaniem kontenerów, zarówno na poziomie krajowym i międzynarodowym, jak i na poziomie niektórych przedsiębiorstw. Jest to zrozumiałe, zważywszy obawy, że kontener mógłby być wykorzystany do przemykania broni dla terrorystów lub nawet jako urządzenie dostawcze służące do przenoszenia broni chemicznej, biologicznej, radiologicznej czy jądrowej.
- 3.7. Jednakże kontenery nie są jedynymi potencjalnymi celami. Handel wewnątrz europejski jest uzależniony od różnych jednostek załadowniczych, które są równie podatne na ingerencję terrorystów. Identyczne obawy dotyczą w zasadzie wszystkich rodzajów transportu towarów, w przypadku których, w taki czy inny sposób, istnieje ryzyko, że zostaną niewłaściwie wykorzystane.

Czy zasady bezpieczeństwa powinny dotyczyć konkretnych obszarów czy też całego łańcucha dostaw?

- 3.8. Atrakcyjną wizją jest skoncentrowanie wysiłków na poprawie poziomu bezpieczeństwa łańcucha dostaw w ograniczonej liczbie jasno określonych najważniejszych obszarów: konstruowane są urządzenia, które sprawiają, że plomby są bardziej odporne na próby fałszowania; większość centrów logistycznych zastrzyła zasady dostępu, a wiele podmiotów gospodarczych dokonuje sprawdzania tożsamości pracowników i wprowadziło identyfikatory dla pracowników. Rośnie świadomość zagrożenia.
- 3.9. Wszystkie wymienione działania są przyjmowane z zadowoleniem, lecz ich zasięg jest ograniczony i nie zapewnia systemowego podejścia do kwestii bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Tymczasem podejście takie jest nieodzowne, by możliwie szybko i skutecznie odpowiedzieć na potencjalne zagrożenia lub ataki terrorystyczne.

- 3.10. Łańcuch dostaw obejmuje szereg czynności, które rozpoczynają się w miejscu produkcji, a kończą w punkcie dostawy ładunku oraz szereg procesów towarzyszących. Czynności te są niezależne od siebie, podobnie, jak wykonujące je podmioty gospodarcze. Wszystkie pojedyncze elementy, w tym przepływy informacji, muszą współdziałać, by zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa w całym łańcuchu dostaw.
- 3.11. Istnieje jednak ryzyko, że poprawa stanu bezpieczeństwa w ściśle określonych najważniejszych obszarach straci na swojej sile, jeżeli będzie podejmowana wybiórczo. Wprowadzenie np. bezpiecznych plomb w niewielkim stopniu służyłoby użytecznemu celowi, o ile nie byłoby powiązane z innymi odpowiednimi elementami np. z podejściem personelu do spraw bezpieczeństwa. Rzeczywiście, w pełni bezpieczna część łańcucha dostaw złożonego z wielu podmiotów gospodarczych, w której konkretny parametr bezpieczeństwa ma pierwszorzędne znaczenie, utraciłaby swoje dobroczynne - z punktu widzenia bezpieczeństwa - właściwości, gdyby pozwolono, by inna część łańcucha dostaw, charakteryzująca się innymi parametrami bezpieczeństwa, pozostała słabo zabezpieczona. Na poziomie międzynarodowym za bezpieczne uznaje się jedynie pełne łańcuchy dostaw. Mnogość specjalnych parametrów bezpieczeństwa wymaga środków dostosowanych do potrzeb, tj. środków odpowiadających specyfice podmiotów gospodarczych i łańcuchów dostaw.
- 3.12. Wobec powyższego, za bardziej właściwe uważa się skoncentrowanie wysiłków na budowaniu wspólnotowej struktury bezpieczeństwa dla łańcucha dostaw zamiast stosować niespójne podejście. Wybór ten nie oznacza w żadnym razie wykluczenia szczegółowych minimalnych wymogów obowiązujących w całej Wspólnocie czy nawet szczegółowych zasad w odniesieniu do niektórych obszarów. Jak zostanie wyjaśnione w dalszej części, omawiana struktura powinna zawierać tego rodzaju minimalne wymogi wobec wszystkich pojedynczych ogniw w łańcuchu dostaw oraz - w uzasadnionych przypadkach - konkretne zasady techniczne. Jednakże we wszystkich przypadkach struktura powinna umożliwiać regularne i łatwe aktualizacje.
- 3.13. Struktura byłaby źródłem wskazówek dla podmiotów gospodarczych, które często ponoszą znaczne nakłady na podwyższanie swojego standardu bezpieczeństwa.

Kto powinien odpowiadać za bezpieczeństwo?

- 3.14. Należy ustalić, czy za bezpieczeństwo całego łańcucha dostaw powinien odpowiadać jeden z zaangażowanych podmiotów, czy też każdy podmiot powinien ponosić odpowiedzialność za swoją część w łańcuchu dostaw. Jest to istotna sprawa, ponieważ łańcuch dostaw składa się ze znacznej liczby podmiotów.
- 3.15. Zazwyczaj łańcuch dostaw rozpoczyna się w miejscu produkcji, od przygotowań do wysyłki. Towary mogą być załadowane do kontenerów lub też zapakowane w inny sposób. Mogą być zabrane z miejsca produkcji w celu przewiezienia dowolnym środkiem transportu do ostatecznego miejsca przeznaczenia. Mogą być przewiezione do hurtowni, miejsc przechowywania czy punktów wyładunku w głębi lądu, gdzie mogą być załadowane na inne środki transportu. W omawianych czynnościach mogą uczestniczyć spedytorzy i agenci lub pośrednicy handlowi. Z każdym ogniwem w łańcuchu dostaw często łączą się skomplikowane procesy informacyjne.

- 3.16. Pomysł obciążenia jednego podmiotu gospodarczego odpowiedzialnością za bezpieczeństwo całego łańcucha dostaw jest kuszący. Rozwiązanie to byłoby proste, lecz nie odzwierciedlałoby realiów rynku. Bardzo możliwe, że wyspecjalizowani producenci, z uwagi na wielkość przedsiębiorstwa i rodzaj prowadzonej działalności, mogliby wykonywać czynności związane z transportem lub przynajmniej nimi w pełni sterować. Pewnie można byłoby określić ich odpowiedzialność za cały łańcuch dostaw.
- 3.17. Jednakże w normalnych warunkach handlowych, producent towarów nie prowadzi pełnej działalności przewozowej. Robią to wyspecjalizowane firmy: przedsiębiorstwa kolejowe to tylko jeden z przykładów. W rzeczywistości producenci często nie wiedzą, ani nie muszą wiedzieć, jaki podmiot przewozi ich towary i jakimi środkami transportu. W przypadku pozostałych podmiotów gospodarczych uczestniczących w łańcuchu dostaw, rozumowanie jest analogiczne. Podmioty te mogą kontrolować więcej niż jedno ogniwo w łańcuchu, a nawet – znacznie rzadziej – cały łańcuch z wyjątkiem pierwszego etapu w miejscu produkcji. Tym samym ich odpowiedzialność może obejmować więcej niż jeden etap.
- 3.18. Przedstawione realia rynkowe prowadzą tylko do jednego praktycznego wniosku: każdy podmiot w każdym ogniwie łańcucha dostaw przejmuje odpowiedzialność za bezpieczeństwo wykonywanych przez siebie – i tylko przez siebie - czynności. Jednostkowe środki bezpieczeństwa składają się na bezpieczeństwo całego łańcucha.
- 3.19. Analiza łańcucha dostaw pozwala na ustalenie czterech grup czynności, z których każda posiada własne charakterystyczne cechy z punktu widzenia bezpieczeństwa:
- przygotowanie towarów do wysyłki i ich wysyłka z miejsca produkcji;
 - transport towarów;
 - spedycja towarów;
 - magazynowanie, składowanie lub obsługa w punkcie wyładunku w głębi lądu.

Jak można wykorzystać istniejące koncepcje europejskie w celu poprawy bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw?

- 3.20. Wspólnotowe przepisy celne⁷ posługują się koncepcją „upoważnionego podmiotu gospodarczego”. Podmiotom, które spełniają określone kryteria niezawodności można przyznać status „upoważnionego podmiotu gospodarczego”, pozwalający im na korzystanie z ułatwień odnoszących się do kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony i/lub z uproszczeń przewidzianych w ramach przepisów celnych. To ostatnie ma szczególną wartość handlową dla podmiotów, które wówczas mogą sterować przepływem rzeczowym stosownie do potrzeb.
- 3.21. Na podstawie wspólnotowego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa portów lotniczych⁸, „zarejestrowany agent” lub przewoźnik lotniczy może uznać nadawcę za „znanego nadawcę”, o ile ten ostatni spełnia określone kryteria, istotne z punktu

⁷ Rozporządzenie (WE) nr 648/2005, Dz.U. L 117/13 z 4.5.2005, str. 13

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1

widzenia bezpieczeństwa. W efekcie, w przypadku ładunków otrzymanych od „znanego nadawcy” nie ma konieczności przeprowadzania niektórych kontroli dotyczących bezpieczeństwa.

- 3.22. Obydwie koncepcje oparte są na podstawowej zasadzie, zgodnie z którą podmioty gospodarcze, które dobrowolnie spełniają określone wymagania i które zostały sprawdzone przez odpowiednie organy, powinny korzystać z pewnych ułatwień. Podmioty te podlegają regularnym kontrolom. Identyczna koncepcja, po wprowadzeniu stosownych zmian, nadaje się do zastosowania w odniesieniu do bezpieczeństwa łańcucha dostaw, przybierając formę „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”.
- 3.23. Należy ustalić konkretne minimalne wymagania wobec podmiotów gospodarczych zajmujących się czterema zakresami czynności:
- przygotowanie towarów do wysyłki i ich wysyłka z miejsca produkcji;
 - transport towarów;
 - spedycja towarów;
 - magazynowanie, składowanie lub obsługa w punkcie wyładunku w głębi lądu.
- 3.24. System „bezpiecznych podmiotów gospodarczych”, ustanowiony w państwach członkowskich, umożliwiłby podmiotom w łańcuchu dostaw wykazanie zgodności z minimalnymi wymogami bezpieczeństwa. Status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” otrzymywałyby podmioty, w przypadku których stwierdzono podporządkowanie się takim wymogom. W tym celu państwa członkowskie mogą wykorzystać istniejące systemy czy procedury lub mogą zdecydować się na stworzenie systemu przewidzianemu konkretnie dla bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Wdrożenie systemu wymagać będzie sprawdzenia; zaufanie nie może istnieć bez sprawdzania.
- 3.25. Z uwagi na to, iż nie jest możliwe, aby znaczna liczba podmiotów w łańcuchu zdołała wdrożyć konkretne minimalne wymogi i aby państwa członkowskie zapewniły, że to wdrożenie jest odpowiednio sprawdzone, wprowadzenie w życie systemu nastąpi na zasadzie pełnej dobrowolności. Żaden podmiot nie będzie zmuszany do wejścia do systemu „bezpiecznych podmiotów gospodarczych”.
- 3.26. W celu zachowania integralności wspólnego rynku, każde państwo członkowskie będą musiało uznawać status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” przyznany przez inne państwo członkowskie wówczas, gdy dany „bezpieczny podmiot gospodarczy” prowadzi działalność na terytorium tego pierwszego państwa.
- 3.27. W uzasadnionych przypadkach państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o ograniczeniu dostępu do obiektów i infrastruktury, zapewniając ten dostęp jedynie „bezpiecznym podmiotom gospodarczym”.

Jakie korzyści płyną z systemu „bezpiecznych podmiotów gospodarczych”?

3.28. Skuteczne wprowadzenie systemu „bezpiecznych podmiotów gospodarczych” zależy od namacalnych praktycznych korzyści dla władz i dla podmiotów zdecydowanych na poniesienie nakładów finansowych:

3.28.1. Wykorzystanie zasobów publicznych. Władze odpowiedzialne za bezpieczeństwo mogłyby skoncentrować środki przeznaczone na kontrolę, na tych podmiotach, które nie uczestniczą w systemie, jednakże bez uszczerbku dla posiadanego przez siebie prawa do kontrolowania „bezpiecznych podmiotów gospodarczych” w uzasadnionych przypadkach. Podobne podejście ze strony organów celnych okazało się skuteczne w odniesieniu do „upoważnionych podmiotów gospodarczych”. Nie ma powodu sądzić, by organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo nie skorzystały z możliwości lepszego ukierunkowania swoich wysiłków.

3.28.2. Skoordynowana ogólnoeuropejska akcja na rzecz bezpieczeństwa. Po raz pierwszy władze mogłyby zająć się inicjatywami o zasięgu europejskim dotyczącymi bezpieczeństwa łańcucha dostaw, w oparciu o wspólną świadomość, wspólne cele i wspólne kryteria.

3.28.3. Możliwość łączności i przekazywania danych, pomiędzy omawianym systemem i systemem bezpiecznego transportu morskiego i lotniczego. Zarządy portów lotniczych i morskich, w tym obiektów portowych, które podlegają rygorystycznym wspólnotowym zasadom bezpieczeństwa, mogą mieć pewność, że ładunki wchodzące na ich teren z łańcucha „bezpiecznych podmiotów gospodarczych” były odpowiednio zabezpieczone w całym okresie pozostawania w tym łańcuchu. Tego rodzaju podmioty powinny być traktowane preferencyjnie, np. powinny otrzymać upoważnienie do korzystania z „przyśpieszonego trybu obsługi”.

3.28.4. Uznawanie [statusu] w całej Europie. Uznawanie w całej Europie statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” przyznanego przez organ krajowy przynosi korzyści podmiotom gospodarczym i państwom członkowskim: podmiot gospodarczy korzysta z uznania jego statusu w całej UE. Państwa członkowskie będą mogły polegać na decyzjach przyznających ten status, podejmowanych przez inne państwa członkowskie, wiedząc, że status ten jest przyznawany zgodnie z jednolitymi zasadami europejskimi, w których mieszczą się uzgodnione minimalne europejskie wymogi bezpieczeństwa.

3.28.5. Włączenie w globalny system bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Przy porównywalnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa, władze celne odpowiedzialne za kontrole dotyczące bezpieczeństwa na zewnętrznych granicach, zarówno w wywozie, jak i w przywozie, będą uznawać w kontekście swojego systemu „upoważnionych podmiotów gospodarczych”, status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” przyznany przez organ ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Organ ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw postąpi podobnie w przypadku „upoważnionego podmiotu gospodarczego”. Prace prowadzone obecnie przez władze celne oraz warunki określone we wniosku załączonym do niniejszego komunikatu, o ile zostaną wdrożone, prowadzić będą do uzyskania zgodności i wzajemnego uznawania. System „bezpiecznych podmiotów gospodarczych” pozwoliłby europejskim eksporterom na korzystanie z obecnych amerykańskich

systemów ułatwień przywozowych, lecz ponadto wyprzedza rozwój wypadków na poziomie międzynarodowym. System europejski mógłby w zasadzie stać się wzorem dla szybkiego wdrożenia na całym świecie globalnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa łańcucha dostaw, opracowanych przez Światową Organizację Celną.

3.28.6. Uzyskiwany poziom bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie. Wobec swoich klientów i partnerów w łańcuchu dostaw, „bezpieczny podmiot gospodarczy” może wykazać zdolność do zagwarantowania braku naruszeń bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw. Łatwiej mu będzie znaleźć odpowiedzialnych i dbających o bezpieczeństwo partnerów biznesowych, co odbędzie się ze szkodą dla innych, którzy nie dbają w równym stopniu o bezpieczeństwo.

3.28.7. Sprawność i elastyczność w działaniu przedsiębiorstwa. Doświadczenie zdobyte w zbliżonych dziedzinach wskazuje na to, że podmioty gospodarcze mogą osiągać korzyści w wyniku udziału w systemie „bezpiecznych podmiotów gospodarczych”. Jest faktem powszechnie uznanym, że wdrożenie systemu CSI (US Container Security Initiative) w transporcie morskim, jakkolwiek nie miało konkretnie na celu przysporzenia korzyści podmiotom gospodarczym, przyniosło szereg niezamierzonych pozytywnych efektów dla handlu, zwłaszcza ulepszenie systemów operacyjnych i udoskonalenie kontroli nad transportem i innymi procesami oraz większą ich przewidywalność, jak również bardziej wiarygodne określenie czasu trwania procesów oraz mniejsze straty z powodu kradzieży. Jak wynika z opublikowanych ostatnio badań⁹, istnieją tendencje wskazujące na to, że poprawa środków bezpieczeństwa oznaczałaby w wielu obszarach osiągnięcie dodatkowych efektów korzystnych z punktu widzenia kształtowania się wielu czynników kosztowych, zarówno właściwych dla łańcucha transportu, jak i dla zainteresowanych przedsiębiorstw.

Czy wspólnotowe ramy są konieczne?

- 3.29. Władze państw członkowskich pragną uzyskać zapewnienie, że te same minimalne wymogi bezpieczeństwa mają zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich i że są one skutecznie wprowadzone w życie. Ostatecznie w sytuacji, gdy dla podmiotów z łańcucha dostaw wspólny rynek jest faktem, każdy organ krajowy zetknie się z podmiotami, którym przyznano status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” w innym państwie członkowskim i które oczekują, że będą mogły skorzystać z ułatwień, jakie przyznano podmiotom krajowym. Władze krajowe muszą polegać na jednolitym wprowadzeniu w życie zasad obowiązujących w całej Europie.
- 3.30. Chociaż wysoki odsetek czynności transportowych zawsze będzie ograniczony do geograficznego terytorium Unii Europejskiej, znaczna ich część dotyczy również innych krajów europejskich lub krajów pozaeuropejskich. W krajach niebędących członkami UE zachodzą już zmiany mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa

⁹ np. James B. Rice, Jr. i Philip W. Spayd, „Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits” („Nakłady na bezpieczeństwo łańcucha dostaw: Korzyści drugoplanowe”), maj 2005 (Massachusetts Institute of Technology) oraz Hau L. Lee i Seungjin Whang, „Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management” („Wyższy poziom bezpieczeństwa łańcucha dostaw przy niższych kosztach: Nauka płynąca z zarządzania przez jakość (TQM)”), International Journal of Production Economics, 2004

łańcucha dostaw. Jakkolwiek wymiar zewnętrzny z konieczności spowoduje włączenie w ten proces władz celnych obydwóch partnerów handlowych, krajowe systemy bezpieczeństwa nieuchronnie będą poddane wnikliwej analizie. Jednolity system europejski, wdrożony możliwie jak najszybciej, prawdopodobnie będzie miał znaczny wpływ na rozwój wypadków w krajach niebędących członkami UE; z pewnością wpływ ten będzie większy niż byłby w przypadku luźnej „mozaiki” zasad krajowych.

3.31. Globalne aspekty bezpieczeństwa łańcucha dostaw powodują, że wspólnotowe ramy są nieodzowne.

4. Wniosek

Komisja uważa, że konieczne jest zrobienie pierwszego kroku w kierunku poprawy bezpieczeństwa całego łańcucha dostaw. Ze względu na wielkość i złożoność rynku, najwłaściwszym działaniem jest wprowadzenie dobrowolnej, lecz podlegającej kontroli, struktury w odniesieniu do bezpieczeństwa łańcucha dostaw w transporcie lądowym.

Struktura ta stymulować będzie możliwość utrzymywania łączności i przekazywania danych pomiędzy różnymi rodzajami transportu i podmiotów gospodarczych, w ten sposób zwiększając bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw jako całości. Przyspieszony tryb obsługi (tzw. „fast track”) może zachęcić władze krajowe do zacieśnienia współpracy pomiędzy różnymi instytucjami administracyjnymi oraz z branżą, tym samym zmniejszając obciążenia administracyjne.

Struktura ta musi zostać wprowadzona w życie i może być dalej rozwijana w miarę upływu czasu stosownie do oceny zagrożeń bezpieczeństwa oraz do poziomu akceptacji ze strony podmiotów handlowych. Zachęci podmioty gospodarcze z łańcucha dostaw do wprowadzania nowych instrumentów zarządzania bezpieczeństwem oraz do doskonalenia istniejących instrumentów zgodnie z konkretnymi minimalnymi wymogami.

U podstaw zasady dobrowolności leżą korzyści praktyczne uzyskiwane podczas kontroli dotyczących bezpieczeństwa, w tym kontroli wykonywanych przez służby celne. Zachęca to do wprowadzania innowacyjnych środków i pozwala uczestnikom zwiększyć konkurencyjność.

Wniosek nie wyklucza środków rygorystycznych, jeżeli okaże się, że rynek nie akceptuje proponowanego podejścia.

Jeżeli chodzi o rozwiązanie legislacyjne, załącza się wniosek dotyczący rozporządzenia.

UZASADNIENIE

1. Kontekst wniosku

• Podstawy i cele wniosku

Rada UE określiła transport jako kluczową dziedzinę w swojej walce z terroryzmem. Dlatego wezwała do „wzmocnienia bezpieczeństwa wszystkich rodzajów transportu, włączając w to wzmocnienie struktur prawnych i udoskonalenie mechanizmów prewencyjnych¹⁰”. Niniejszy wniosek został sporządzony w odpowiedzi na stwierdzone potrzeby oraz na żądanie Rady.

• Tło

W ostatnim okresie nastąpiła znaczna poprawa w zakresie bezpieczeństwa transportu w Europie: bezpieczeństwo lotnictwa i portów lotniczych zostało ujęte w europejskie ramy prawne¹¹; bezpieczeństwo transportu morskiego¹² i portów¹³ zostało wzmocnione.

W chwili obecnej brak jest zasad w odniesieniu do pełnego łańcucha dostaw we wspólnotowym transporcie lądowym, przy czym terminem „łańcuch dostaw” określa się wszystkie rodzaje czynności i procesów występujących w transporcie oraz związanych z transportem, które rozpoczynają się w miejscu produkcji, a kończą się w miejscu przeznaczenia ładunku.

• Istniejące przepisy w obszarze objętym wnioskiem

W obszarze objętym wnioskiem brak jest obowiązujących przepisów.

• Spójność z innymi politykami i celami Unii

Wniosek łączy się z istniejącym prawodawstwem w zakresie bezpieczeństwa transportu. Jest w pełni zgodny ze środkami z zakresu cel mającymi zwiększyć bezpieczeństwo transportu na granicach zewnętrznych i wspiera cele agendy lizbońskiej.

2. Konsultacje z zainteresowanymi stronami i ocena wpływu

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Sposoby konsultacji, główne sektory docelowe oraz ogólna charakterystyka respondentów

W grudniu 2003 r., w oparciu o dokument konsultacyjny, przeprowadzono konsultacje z państwami członkowskimi, stowarzyszeniami transportowymi, związkami zawodowymi i innymi stowarzyszeniami szczególnie zainteresowanymi transportem i jego bezpieczeństwem, np. stowarzyszeniami handlowymi. Respondenci reprezentowali pełen przekrój branż bezpośrednio i pośrednio zainteresowanych bezpieczeństwem transportu.

¹⁰ Deklaracja UE w sprawie zwalczania terroryzmu z dnia 25 marca 2004 r., 7906/2004 29 marca 2004 r

¹¹ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1

¹² Rozporządzenie (WE) nr 725/2004, Dz.U. L 29 z 29.4.2004, str. 6

¹³ Dyrektywa (WE) nr 65/2005, Dz.U. L 310 z 25.11.2005, str. 28

Otwarte konsultacje przeprowadzono za pośrednictwem internetu w dniach 23 grudnia 2003 r. – 27 lutego 2004 r. Komisja otrzymała 65 odpowiedzi. Wyniki były udostępnione na stronie internetowej:

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

Po otwartych konsultacjach za pośrednictwem internetu nastąpiły dalsze konsultacje z państwami członkowskimi i branżą w 2004 r. i w pierwszej połowie 2005 r.

Podsumowanie odpowiedzi i sposób ich uwzględnienia

Zasadnicze wnioski wynikające z procesu konsultacji można podsumować, jak następuje:

- 1) bezpieczeństwo łańcucha dostaw stało się poważnym zagadnieniem, którym należy się zająć;
- 2) ewentualne środki bezpieczeństwa w UE powinny koncentrować się na terroryzmie, a nie na przestępczości w ogóle;
- 3) ocena ryzyka jest istotna i nadal powinna być przedmiotem badań;
- 4) w średnim okresie osiągnięcie całkowitego bezpieczeństwa jest mało prawdopodobne;
- 5) środki muszą uwzględniać realia rynku;
- 6) każdy środek powinien być stosowany w całej UE, aby uniknąć zakłóceń pomiędzy rynkami, oraz – w możliwym zakresie – dotyczyć wszelkich środków transportu;
- 7) poparto system dobrowolny, w rodzaju „zarejestrowanego agenta” i „znanego nadawcy ładunku”.

Wymienione podstawowe wnioski są zbieżne z podejściem Komisji do kwestii zwalczania terroryzmu¹⁴ i stanowią podstawę wniosku Komisji.

• **Gromadzenie i wykorzystanie opinii specjalistycznych**

Komisja otrzymała specjalistyczne opinie z różnych źródeł: od podmiotów gospodarczych, przedstawicieli sektora gospodarczego, specjalistów z zakresu bezpieczeństwa i transportu oraz od władz w państwach członkowskich.

• **Ocena wpływu**

Zbadano rozwiązania alternatywne. Obszerne opracowanie zewnętrzne o nazwie „Wpływ ewentualnego prawodawstwa europejskiego na poprawę bezpieczeństwa transportu”, określiło podstawy wniosku jako najkorzystniejsze z możliwych.

Opracowanie jest dostępne na stronie internetowej:

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

¹⁴ Zob.uwagi 7, 9, 10, 11 i 12

Państwa członkowskie

Wniosek nakłada na państwa członkowskie obowiązek uruchomienia krajowego systemu przyznającego status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” tym podmiotom gospodarczym, które spełniają minimalne wymogi. Państwa członkowskie mogą albo ustanowić nowy system bezpieczeństwa i ochrony albo wykorzystać systemy istniejące. Chociaż stworzenie systemu krajowego wymagać będzie środków finansowych, powinna istnieć możliwość wykorzystania synergii między istniejącymi środkami bezpieczeństwa. Wniosek pozwala władzom krajowym na prowadzenie systemów neutralnych pod względem kosztów.

Branże

Wniosek nie przewiduje żadnych obligatoryjnych środków w odniesieniu do podmiotów z łańcucha dostaw. Wnioskowany system „bezpiecznych podmiotów gospodarczych” jest dobrowolny; jego „odbiorcy” mogą oczekiwać korzyści wynikających z ułatwień i uproszczeń procedur bezpieczeństwa podczas kontroli celnych, jak również zyskania renomy podmiotów spełniających wysokie standardy bezpieczeństwa, wśród tych partnerów działających w łańcuchu dostaw, którzy takich standardów wymagają. Pozostałe podmioty, które uważają, że ich działalność nie wymaga wysokich standardów bezpieczeństwa, mogą postanowić nie brać udziału w nowym systemie.

Komisja

Brak, z wyjątkiem jej obowiązków jako strażniczki traktatów.

3. Aspekty prawne wniosku

• **Charakterystyka proponowanego działania**

Komisja wnosi do Parlamentu Europejskiego i Rady o przyjęcie w trybie pilnym niniejszego rozporządzenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Wniosek stanowi uzupełnienie środków bezpieczeństwa w transporcie, które już obowiązują.

Środki wymagane w celu poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw w transporcie lądowym wynikałyby z następujących zasad:

- bezpieczeństwo łańcucha dostaw wymaga aktywnego partnerstwa pomiędzy władzami państw członkowskich i branżą;
- bezpieczeństwo łańcucha dostaw stanowi uzupełnienie środków z zakresu bezpieczeństwa transportu, które już obowiązują w dziedzinie lotnictwa i transportu morskiego, w tym w zakresie portów lotniczych i morskich;
- zobowiązanie państw członkowskich do ustanowienia mogących ze sobą współdziałać krajowych systemów zwiększających bezpieczeństwo łańcucha dostaw;
- fakultatywnie ramy prawne dotyczące podmiotów, określające minimalne wymogi, których muszą przestrzegać podmioty gospodarcze w czterech określonych rodzajach czynności w łańcuchu dostaw, w celu uzyskania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”;

- „bezpieczne podmioty gospodarcze“ powinny korzystać w ramach ułatwień i uproszczeń podczas kontrolach celnych dotyczących bezpieczeństwa, z „przyśpieszonego trybu obsługi” oraz mieć korzystniejszą pozycję w relacjach ze swoimi partnerami handlowymi;
- państwa członkowskie muszą powołać właściwy organ ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw, który będzie przyznawał status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”. W tym celu państwa członkowskie mogą wyznaczyć uznane organizacje ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw, o ile organizacje te spełniają pewne określone warunki;
- państwa członkowskie muszą powołać krajowe centrum koordynacji ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw, odpowiedzialne za konieczny przepływ informacji zarówno z innymi państwami członkowskimi, jak i z Komisją;
- status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” przyznany przez władze w jednym państwie członkowskim będzie uznawany przez władze w pozostałych państwach członkowskich;
- ustanowiona jest procedura dostosowująca przepisy do zmian technicznych.

- **Podstawa prawna**

Artykuły 71 i 80 ustęp 2 Traktatu.

- **Zasada pomocniczości**

Zasadę pomocniczości stosuje się w takim zakresie, w jakim wniosek nie podlega wyłącznej kompetencji Wspólnoty. Państwa członkowskie nie mogą w odpowiednim stopniu osiągnąć celów wniosku z następujących względów:

- Aby skutecznie zwalczać terroryzm międzynarodowy, konieczne są wspólne zasady, obejmujące wspólną strukturę;
- Utworzenie wspólnego rynku transportowego w połączeniu z czterema swobodami określonymi w Traktacie wymaga wspólnego europejskiego podejścia do sprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Mnogość różnych krajowych systemów bezpieczeństwa łańcucha dostaw stwarzałoby ryzyko ponownego formowania się granic wewnętrznych;
- Odrębne inicjatywy podejmowane przez jedno lub więcej państw członkowskich i z konieczności prowadzące do zróżnicowania poziomów bezpieczeństwa pomiędzy państwami członkowskimi byłyby nieuchronnie odbierane przez partnerów handlowych Europy jako niechęć do zajmowania się kwestiami bezpieczeństwa lub byłyby wykorzystywane do rozgrywania jednego państwa członkowskiego przeciwko drugiemu.

Działanie wspólnotowe umożliwi lepszą realizację celów wniosku. Struktura obowiązująca w całej Europie, zawierająca jednakowe minimalne wymogi wobec podmiotów gospodarczych ze wszystkich państw członkowskich, spowoduje zachowanie wspólnego podejścia do spraw bezpieczeństwa w zakresie łańcucha dostaw i uniknięcie „denacjonalizacji” bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

Zakres niniejszego wniosku ogranicza się do tego, co jest konieczne z punktu widzenia struktury dla całej Wspólnoty:

- identyczne podejście - w przypadku państw członkowskich - obligatoryjne w zakresie ustanowienia powszechnych wspólnotowych ram niezbędnych w celu zapewnienia nieprzerwanego funkcjonowania rynku transportowego oraz - w przypadku podmiotów gospodarczych - dobrowolne, lecz wyraźnie wskazujące wszystkim podmiotom z łańcucha dostaw, konieczność poprawy zarządzania bezpieczeństwem;
- wspólne minimalne wymogi bezpieczeństwa wobec grup podmiotów gospodarczych działających w łańcuchu dostaw w transporcie lądowym; wspólne uznawanie statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”, co pozwala „bezpiecznym podmiotom gospodarczym” na korzystanie z ułatwień i uproszczeń na poziomie krajowym oraz na uniknięcie ryzyka dyskryminacji;
- system, który uzupełnia istniejące wspólnotowe przepisy celne i który umożliwia uwzględnienie w aktualizacjach, rozwoju wydarzeń na poziomie międzynarodowym, np. w zakresie normalizacji.

Dlatego wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Z następujących względów wniosek jest zbieżny z zasadą proporcjonalności:

- Wniosek przygotowano w oparciu o realia łańcucha dostaw. Wniosek unika stosowania zdecydowanie nakazowych środków o szerokim zasięgu, których wprowadzenie i egzekwowanie mogłoby okazać się dla państw członkowskich wyjątkowo trudne, a może nawet niemożliwe. Zamiast tego zachęca się podmioty gospodarcze do ponoszenia nakładów na bezpieczeństwo łańcucha dostaw w przekonaniu, że ich nakłady są zgodne z jednolitymi wymogami obowiązującymi w całej Europie i proponuje się podmiotom, które zgłaszają się dobrowolnie, korzystanie z ułatwień podczas kontroli dotyczących bezpieczeństwa oraz z uproszczeń w ewentualnych barierach proceduralnych;
- Państwa członkowskie, za pośrednictwem Rady, uznały konieczność poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw;
- Państwa członkowskie mogą ograniczyć koszty do minimum. Państwa członkowskie musiałyby ustanowić system przyznawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” w odniesieniu do którego mogłyby polegać na wzorcach już istniejących w obszarze bezpieczeństwa transportu lądowego oraz kontroli celnych. Mogą starać się o uzyskanie praktycznej pomocy od uznanych organizacji ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Mogą postanowić, aby procedura przyznawania statusu nie generowała kosztów dla władz. Nie przewiduje się angażowania władz regionalnych i samorządowych, chyba, że państwa członkowskie postanowią inaczej.

Z punktu widzenia Wspólnoty koszty są śladowe: Komisja musiałaby jedynie wykonywać swoje obowiązki jako strażniczka traktatów. Podmioty zamierzające inwestować w środki bezpieczeństwa będą teraz wiedzieć, że ich nakłady są zgodne z wymogami obowiązującymi w całej Wspólnocie. Jak wynika z opublikowanych ostatnio badań, istnieją tendencje wskazujące na to, że poprawa środków bezpieczeństwa oznaczałaby osiąganie dodatkowych efektów korzystnych z punktu widzenia kształtowania się wielu czynników kosztowych, zarówno właściwych dla łańcucha transportu, jak i dla zainteresowanych przedsiębiorstw.

- **Dobór instrumentów**

Proponowane instrumenty: rozporządzenie. Inne instrumenty nie byłyby odpowiednie z następujących względów.

Rozważano, czy Komisja powinna występować z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia, czy też dyrektywy. Wybór rozporządzenia jest w pełni zgodny z prawodawstwem w zakresie bezpieczeństwa: transportu morskiego, transportu lotniczego i portów lotniczych. Jest to również zgodne z prawodawstwem celnym, w stosunku do którego stanowiłoby uzupełnienie w takim zakresie, w jakim łańcuch dostaw spełnia wymogi kontroli celnej.

Międzynarodowy wymiar zagrożenia terroryzmem wymaga jednolitego, równoległego i jednoczesnego podejścia państw członkowskich do ustanowienia systemu, który skutecznie przeciwdziała zagrożeniu terrorystycznemu. Rozporządzenie jest najbardziej skutecznym narzędziem.

Sam wniosek jest bardzo prosty; nie ma potrzeby ustalania ogólnych celów i zasad, które mogłyby być popierane przez państwa członkowskie. Kluczowe elementy można wprowadzić w życie natychmiast w celu naprawy niezadowolającej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa, przy czym - w razie posłużenia się rozporządzeniem - bez konieczności przygotowania krajowych przepisów wykonawczych.

Dlatego najwłaściwszym wyborem jest rozporządzenie.

4. Skutki dla budżetu

Brak.

5. Informacje dodatkowe

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Wnioskowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i dlatego powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

- **Szczegółowe omówienie wniosku**

Komisja wnioskuje oparcie rozporządzenia na Artykule 71 Traktatu WE, bez uszczerbku dla krajowego prawodawstwa państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa i dla wszelkich środków, które mogłyby zostać przyjęte na podstawie tytułu VI traktatu ustanawiającego Unię Europejską.

WARUNKI SZCZEGÓLNE:

Artykuł 1:

Artykuł ten określa cel rozporządzenia.

Artykuł 2:

Artykuł ten zawiera definicję pojęcia „łańcucha dostaw”.

Artykuł 3:

Artykuł ten ustala zakres rozporządzenia.

Artykuł 4

Artykuł ten nakłada na państwa członkowskie obowiązek wyznaczenia właściwego organu ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

Artykuł 5:

Artykuł ten nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia krajowego systemu przyznawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” podmiotom z łańcucha dostaw oraz ustala korzyści wynikające z tego statusu.

Artykuł 6:

Artykuł ten przedstawia korzyści wynikające ze statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” (przyspieszony tryb obsługi – tzw. „fast track”) oraz możliwość odmówienia „bezpiecznemu podmiotowi” korzystania w praktyce z tych uprawnień.

Artykuł 7:

Artykuł ten nakłada obowiązek wzajemnego uznawania [statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”] przez państwa członkowskie.

Artykuł 8:

Artykuł ten ustala kryteria przyznawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”.

Artykuł 9:

Artykuł ten przewiduje możliwość odebrania lub zawieszenia statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”.

Artykuł 10:

Artykuł ten nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia procedur przyznawania statusu, albo bezpośrednio przez organ publiczny albo poprzez uznane organizacje ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw oraz obowiązek założenia rejestru „bezpiecznych podmiotów gospodarczych” dostępnego dla władz krajowych, centrów koordynacji i dla Komisji.

Artykuł 11:

Artykuł ten przewiduje powołanie centrum koordynacji ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw, jako punktu kontaktowego na potrzeby państw członkowskich i Komisji.

Artykuł 12:

Artykuł ten nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia należytego i systematycznego nadzoru nad funkcjonowaniem krajowych systemów przyznawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”.

Artykuł 13:

Artykuł ten stanowi, że wymogi techniczne zawarte w załącznikach do niniejszego rozporządzenia mogą być zmieniane lub uzupełniane zgodnie z procedurą ustanowioną w decyzji 1999/468/WE.

Artykuł 14:

Artykuł ten określa, że prace Komisji wspomagać będzie komitet składający się z przedstawicieli państw członkowskich.

Artykuł 15:

Artykuł ten odnosi się do poufności informacji związanych z bezpieczeństwem.

Artykuł 16:

Artykuł ten zawiera dane szczegółowe dotyczące wejścia w życie.

Załączniki 1 - 4:

Zawiera szczegółowe wymagania stawiane nadawcy ładunku, przedsiębiorstwu transportowemu, przedsiębiorstwu spedycyjnemu oraz hurtowni, obiektowi magazynowemu lub punktowi wyładunku w głębi lądu, które mogą uzyskać status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”.

Załącznik 5:

Zawiera szczegółowe wymagania stawiane podmiotom gospodarczym przy przeprowadzaniu oceny ryzyka.

Załącznik 6:

Zawiera szczegółowe warunki, jaki musi spełniać uznana organizacja ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

Projekt

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji¹⁵,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁶,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁷,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu¹⁸,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) przypadki naruszenia bezpieczeństwa i terroryzm są jednym z największych zagrożeń dla ideałów demokracji i wolności oraz dla wartości pokoju, które stanowią istotę Unii Europejskiej.
- (2) Łańcuch dostaw powinien być objęty ochroną przed przypadkami naruszenia bezpieczeństwa. Ochrona taka byłaby z korzyścią dla użytkowników transportu, pracowników oraz dla całej gospodarki i społeczeństwa.
- (3) Rada Europejska wezwała do „wzmocnienia wszystkich rodzajów transportu, włączając w to wzmocnienie struktur prawnych i udoskonalenie mechanizmów prewencyjnych”¹⁹.
- (4) Ostatnio wprowadzono znaczne udoskonalenia w celu poprawy bezpieczeństwa europejskiego transportu lotniczego²⁰ i morskiego²¹. Dalszej poprawy oczekuje się w związku z niedawnym przyjęciem środków bezpieczeństwa dla portów²².

¹⁵ Dz.U. C , , str. .

¹⁶ Dz.U. C , , str. .

¹⁷ Dz.U. C , , str. .

¹⁸ Dz.U. C , , str. .

¹⁹ Deklaracja UE w sprawie zwalczania terroryzmu z dnia 25 marca 2004 r., 7906/2004, 29 marca 2004 r

²⁰ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1

²¹ Rozporządzenie (WE) nr 725/2004, Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 6

²² Dyrektywa (WE) 65/2004, Dz.U. L 310 z 25.11.2005, str. 28

- (5) Poziom bezpieczeństwa łańcucha dostaw poza wspomnianymi obszarami jest niedostateczny i nie jest objęty przepisami wspólnotowymi.
- (6) Konieczne jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa łańcucha dostaw w europejskim transporcie lądowym. Realizację tego celu może umożliwić przyjęcie odpowiednich środków, bez uszczerbku dla przepisów państw członkowskich w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego i środków, jakie mogą zostać podjęte na podstawie Tytułu VI traktatu o Unii Europejskiej.
- (7) Środki muszą uwzględniać rynki łańcucha dostaw, na które składa się ogromna liczba podmiotów gospodarczych i wzorców prowadzenia działalności, za sprawą których środki porównywalne do tych stosowanych w transporcie lotniczym i morskim stają się szybko nieodpowiednie.
- (8) Środki powinny zapewniać swobodny przepływ towarów i usług w obrocie handlowym, umożliwiając jednocześnie zaostrzenie minimalnych wymogów bezpieczeństwa.
- (9) Państwa członkowskie powinny wprowadzić system, w ramach którego nadawałyby wspólnotowym przedsiębiorcom z łańcucha dostaw status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” pod warunkiem, że spełniałby on określone minimalne wymogi bezpieczeństwa. System ten powinien być skoordynowany z programami bezpieczeństwa łańcucha dostaw, jakie opracowuje się dla ogólnoeuropejskich łańcuchów dostaw.
- (10) Podmioty gospodarcze z łańcucha dostaw klasyfikuje się według następujących grup: przygotowanie i wysyłka towarów z miejsca produkcji; transport towarów; spedycja towarów; magazynowanie, składowanie i obsługa w punkcie wyładunku w głębi lądu.
- (11) Każda grupa podmiotów gospodarczych z łańcucha dostaw powinna podlegać minimalnym wymogom bezpieczeństwa. Państwa członkowskie mogą wprowadzać ostrzejsze wymogi dla podmiotów prowadzących działalność na ich terytoriach.
- (12) System nadawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” byłby z korzyścią dla władz oraz przedsiębiorstw handlowych.
- (13) System nadawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” pozwoliłby organom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo skoncentrować swoje środki kontroli na przedsiębiorcach, którzy nie są gotowi spełnić minimalnych wymogów bezpieczeństwa, a także realizować to zadanie w kontekście powszechnych ogólnoeuropejskich dążeń do zapewnienia bezpieczeństwa.
- (14) Status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” powinien być uznawany w całej Unii Europejskiej.
- (15) Państwa członkowskie powinny zapewnić „bezpiecznym podmiotom gospodarczym” ułatwienia w obszarze kontroli bezpieczeństwa oraz uproszczenie kontroli bezpieczeństwa na granicach zewnętrznych, a w miarę możliwości powinny także stosować przyspieszony tryb obsługi (tzw. „fast track”), z jednoczesnym zachowaniem prawa do poddawania „bezpiecznych podmiotów gospodarczych” kontrolom bezpieczeństwa.

- (16) „Bezpieczne podmioty gospodarcze” powinny ponadto być w stanie wykazać swoją zdolność do nienaruszania zasad bezpieczeństwa łańcucha dostaw na rynku, korzystnie wyróżniać się spośród innych podmiotów gospodarczych oraz podtrzymywać pozytywne tendencje w zakresie bezpieczeństwa działalności handlowej.
- (17) Państwa Członkowskie zobowiązane są zapewnić udostępnienie wykazu „bezpiecznych podmiotów gospodarczych” władzom pozostałych Państw Członkowskich oraz Komisji.
- (18) Status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” powinien być uznawany w całej Unii Europejskiej, a w przypadku poważnego naruszenia przez przedsiębiorcę warunków, na jakich został mu przyznany, powinien zostać odebrany przez państwo członkowskie, które go przyznało. Status powinien być przyznawany na czas określony, aczkolwiek z możliwością przedłużenia. Państwo członkowskie może odmówić możliwości korzystania z ułatwień i uproszczeń w przypadku stwierdzenia naruszenia minimalnych wymogów bezpieczeństwa przez „bezpieczny podmiot gospodarczy”, który otrzymał taki status od innego państwa członkowskiego.
- (19) Państwa członkowskie powinny wyznaczyć uznane organizacje ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw, których zadaniem będzie dokonanie oceny, czy wnioskodawca ubiegający się o status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” spełnia wymagane warunki.
- (20) Państwa członkowskie powinny wyznaczyć właściwy organ ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw.
- (21) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby centrum koordynacji pełniło rolę punktu kontaktowego na potrzeby Komisji i państw członkowskich.
- (22) Państwa członkowskie powinny monitorować proces wdrażania systemu przez podmioty gospodarcze z łańcucha dostaw.
- (23) Środki konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji²³. Wskazane jest ustalenie procedury dostosowania niniejszego rozporządzenia, w celu uwzględnienia zmian w instrumentach międzynarodowych oraz dostosowania lub uzupełnienia, wskutek nabytych doświadczeń, szczegółowych przepisów zawartych w załącznikach, bez zmiany zakresu całego rozporządzenia.
- (24) Ze względu na europejski wymiar niniejszego rozporządzenia, na poziomie wspólnotowym łatwiej można osiągnąć cele proponowanych działań, do jakich zalicza się przyjęcie wspólnego stanowiska wobec bezpieczeństwa łańcucha dostaw, wspólnego systemu nadawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” oraz konieczność zapewnienia uznawania na całym wspólnym rynku transportu statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” przyznanego na poziomie krajowym. W związku z tym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym

²³ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str.23

samym artykule, niniejsze rozporządzenie ogranicza się do minimalnych wymogów bezpieczeństwa koniecznych do osiągnięcia celów bezpieczeństwa łańcucha dostaw i nie wykracza poza konieczny do tego zakres,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne reguły w odniesieniu do poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw w transporcie lądowym w obliczu zagrożeń, jakimi są przypadki naruszania bezpieczeństwa.
2. Cel określony w ust. 1 można osiągnąć przez:
 - a) stworzenie systemu umożliwiającego państwom członkowskim nadawanie przedsiębiorcom z łańcucha dostaw statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”;
 - b) ustanowienie minimalnych wymogów bezpieczeństwa, które przedsiębiorcy muszą spełnić przed przyznaniem im statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”;
 - c) ustanowienie odpowiednich mechanizmów monitorowania.

Artykuł 2

Definicja

Do celów niniejszego rozporządzenia, łańcuch dostaw obejmuje swym znaczeniem wszystkie procesy i podmioty gospodarcze zaangażowane w przygotowanie towarów do transportu oraz w transport lądowy towarów z miejsca produkcji do punktu dostawy na terytorium Wspólnoty Europejskiej.

Artykuł 3

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do bezpieczeństwa łańcucha dostaw, a swym zakresem obejmuje bezpieczeństwo ładunku, transport oraz, w miarę potrzeb, infrastrukturę związaną z łańcuchem dostaw na terytorium Wspólnoty Europejskiej.
2. Środki ustanowione w niniejszym rozporządzeniu mają zastosowanie do wszystkich podmiotów gospodarczych zaangażowanych w jedną z następujących form działalności:
 - a) przygotowanie towarów do wysyłki oraz wysyłka towarów z miejsca produkcji;

- b) transport towarów;
- c) spedycja towarów;
- d) magazynowanie, składowanie lub obsługa w punkcie wylądunku w głębi lądu.

3. Rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla:

- a) przepisów wspólnotowych dotyczących zasad w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego²⁴;
- b) przepisów wspólnotowych dotyczących poprawy bezpieczeństwa na statkach i w obiektach portowych²⁵;
- c) przepisów wspólnotowych dotyczących bezpieczeństwa w portach²⁶;
- d) wspólnotowych i międzynarodowych przepisów w sprawie transportu towarów niebezpiecznych²⁷ i materiałów jądrowych²⁸;
- e) wspólnotowych przepisów celnych²⁹.

Artykuł 4

Właściwy organ ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw

Państwa Członkowskie zobowiązane są wyznaczyć właściwy organ ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw w celu koordynowania, wdrożenia i monitorowania stosowania środków bezpieczeństwa łańcucha dostaw ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 5

„Bezpieczny podmiot gospodarczy”

- 1. W terminie 18 miesięcy od przyjęcia niniejszego rozporządzenia, Państwa Członkowskie zobowiązane są ustanowić system przyznawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” przedsiębiorcom z łańcucha dostaw.

²⁴ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1

²⁵ Rozporządzenie (WE) nr 725/2004, Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 6

²⁶ Dyrektywa (WE) nr 65/2005, Dz.U. L 310 z 25.11.2005, str. 28

²⁷ Dyrektywa Rady 94/55/EC z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do transportu drogowego towarów niebezpiecznych, wraz ze zmianami – Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 7.

Dyrektywa Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych – Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 25.

Dyrektywa Rady 1999/36/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie przewoźnych urządzeń ciśnieniowych – Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 20

²⁸ Dyrektywa Rady 2003/122/EURATOM z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie kontroli wysoce radioaktywnych źródeł zamkniętych i odpadów radioaktywnych, Dz.U. L 346 z 31.12.2003, str. 57.

²⁹ Rozporządzenie (WE) nr 648/2005, Dz.U. L 117 z 4.5.2005, str. 13

2. Przedsiębiorca może wnioskować o przyznanie mu statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” pod warunkiem, że jest zaangażowany w jedną z następujących form działalności w ramach łańcucha dostaw:
 - a) przygotowanie towarów do wysyłki oraz wysyłka towarów z miejsca produkcji;
 - b) transport towarów;
 - c) spedycja towarów;
 - d) magazynowanie, składowanie lub obsługa w punkcie wyładunku w głębi ładu.
3. Wniosek winien być skierowany do właściwego organu ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw w kraju, w którym dany wnioskodawca prowadzi działalność gospodarczą.
4. Status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” dowodzi zdolności danego przedsiębiorcy do wyeliminowania przypadków naruszania bezpieczeństwa w części łańcucha dostaw, za którą jest odpowiedzialny.
5. Państwa członkowskie zobowiązane są poinformować Komisję Europejską o wprowadzeniu przez nie systemu przyznawania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”.

Artykuł 6

Korzyści wynikające ze statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”

1. Państwa członkowskie zobowiązane są umożliwić „bezpiecznym podmiotom gospodarczym” korzystanie z ułatwień i uproszczeń związanych ze środkami kontroli bezpieczeństwa (przyspieszony tryb obsługi, tzw. „fast track”).
2. Ułatwienia i uproszczenia obejmują pozwolenie „bezpiecznym podmiotom gospodarczym” na przemieszczenie ich ładunków po odbyciu procedur innych niż te, którym są poddawane podmioty nieposiadające statusu „bezpiecznych”. Procedury te obejmują ograniczony poziom kontroli bezpieczeństwa.
3. Państwa członkowskie mogą sprawdzać autentyczność statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” we właściwym centrum koordynacji.
4. Państwo członkowskie może odmówić stosowania art. 6 ust. 1 i 2 wobec „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” z innego państwa członkowskiego w przypadku stwierdzenia poważnego naruszenia zasad bezpieczeństwa przez ten podmiot. Zobowiązane jest ono niezwłocznie poinformować o tym fakcie drugie państwo członkowskie i Komisję, oraz skierować sprawę do komitetu powołanego na mocy art. 14. Zastosowanie mają przepisy art. 9 i 12.

Artykuł 7

Wzajemne uznawanie

Status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” przyznany w jednym państwie członkowskim winien być uznawany przez władze wszystkich państw członkowskich.

Artykuł 8

Przyznanie statusu

1. Przyznanie statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” uwarunkowane jest wykazaniem przez danego przedsiębiorcę, że:
 - a) ustanowił, wdrożył oraz udokumentował system zarządzania bezpieczeństwem;
 - b) zapewnia, iż zastosowanie środków służących wyeliminowaniu ewentualnego zagrożenia bezpieczeństwa jest możliwe w stosunku do części łańcucha dostaw, za którą ponosi odpowiedzialność;
 - c) jego system zarządzania bezpieczeństwem może być regularnie udoskonalany;
 - d) spełnia szczegółowe wymogi przewidziane w załącznikach;
 - e) o ile dotyczy, spełnia wymogi wynikające z przepisów wymienionych w art. 3 ust. 3.
2. Status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” przyznaje się na okres trzech lat. Status może być odnawiany w przypadku, gdy „bezpieczny podmiot gospodarczy” nadal spełnia minimalne wymogi niniejszego rozporządzenia.
3. Jeżeli przedsiębiorca otrzymał status „upoważnionego podmiotu gospodarczego” zgodnie z art. 5a rozporządzenia (WE) nr 648/2005³⁰, właściwy organ ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw uznaje kryteria wyszczególnione w ust. 1 za spełnione pod warunkiem, że kryteria przyznawania statusu „upoważnionego podmiotu gospodarczego” są takie same lub porównywalne.

Artykuł 9

Odebranie lub zawieszenie statusu

1. Państwa członkowskie zobowiązane są wprowadzić przepisy umożliwiające odebranie statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” w przypadku stwierdzenia poważnego lub powtarzającego się naruszenia przez dany podmiot warunków, na jakich dany status został mu przyznany.

³⁰ Dz.U. L 117 z 4.5.2005, str. 13

2. Status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” można również odebrać w wyniku wdrożenia i przeprowadzenia kontroli zgodności na mocy przepisów art. 12.
3. W przypadku odebrania statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego”, dany podmiot może ponownie ubiegać się o przyznanie tego statusu dopiero po upływie dwóch lat.
4. Państwa członkowskie zobowiązane są wprowadzić przepisy umożliwiające zawieszenie statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca dopuścił się innych naruszeń warunków, na jakich dany status został mu przyznany.
5. Właściwy organ ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw może wycofać zawieszenie po uzyskaniu dostatecznych dowodów, że podjęto środki zaradcze i ostatecznie wyeliminowano przypadki naruszania bezpieczeństwa.

Artykuł 10

Procedury przyznawania statusu

1. Przyznawanie statusu „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” należy do kompetencji właściwego organu ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Państwa członkowskie zobowiązane są założyć rejestr wszystkich „bezpiecznych podmiotów gospodarczych”. Rejestr powinien być udostępniany właściwym organom ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw w państwach członkowskich oraz Komisji.
2. Każdy „bezpieczny podmiot gospodarczy” otrzymuje numer identyfikacyjny zaczynający się kodem kraju danego państwa członkowskiego.
3. Do celów, o których mowa w ust. 1 Państwa Członkowskie mogą wyznaczać uznane organizacje ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Uznane organizacje ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw muszą spełniać warunki określone w załączniku 6.

Artykuł 11

Centrum koordynacji ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw

1. Państwa członkowskie zobowiązane są powołać centrum koordynacji ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw.
2. Centrum koordynacji powinno pełnić rolę punktu kontaktowego na potrzeby Komisji i pozostałych Państw Członkowskich oraz ma ułatwiać stosowanie środków bezpieczeństwa łańcucha dostaw, a także monitorować te środki i udzielać o nich informacji.

Artykuł 12

Wdrożenie i kontrola zgodności

Państwa członkowskie zobowiązane są zapewnić odpowiednie monitorowanie systemu „bezpiecznych podmiotów gospodarczych”, w tym nadzór nad uznanymi organizacjami ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

Artykuł 13

Dostosowanie

Przepisy zawarte w załącznikach można zmieniać lub uzupełniać o szczegółowe wymogi techniczne zgodnie z procedurą określoną w art. 14, bez zmiany zakresu niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 14

Procedura komitetowa

1. Prace Komisji wspomaga komitet składający się z przedstawicieli państw członkowskich pod przewodnictwem przedstawiciela Komisji.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE³¹, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.
3. Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi miesiąc.
4. Komitet przyjmuje swój regulamin.

Artykuł 15

Poufność informacji i ich upowszechnianie

1. Przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia, zgodnie z dyrektywą Komisji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom³², Komisja zobowiązana jest podjąć właściwe środki w celu ochrony informacji, do których ma dostęp lub udzielanych jej przez państwa członkowskie, stosownie do wymogów dotyczących poufności.
2. Państwa członkowskie zobowiązane są podjąć równoważne środki, zgodnie z ich właściwym prawodawstwem krajowym.

³¹ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23

³² Dz.U. L 317 z 3.12.2001, str. 1

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK 1

Nadawca ładunku

(przygotowanie towarów do wysyłki oraz wysyłka z miejsca produkcji)

Nadawca ładunku, aby otrzymać status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” musi stworzyć system zarządzania bezpieczeństwem oparty o ocenę ryzyka, na który będą się składały następujące pozycje:

Ochrona fizyczna: wszystkie budynki i pomieszczenia powinny być zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych oraz przed włamaniem. Ochrona fizyczna obejmuje:

- zamki i urządzenia zabezpieczające w drzwiach zewnętrznych i wewnętrznych, oknach, bramach i ogrodzeniach;
- oświetlenie wewnątrz i na zewnątrz obiektu, w tym oświetlenie parkingów;
- parking dla pojazdów prywatnych oddzielony od miejsc wysyłki, załadunku i przechowywania ładunków;
- wewnętrzne/zewnętrzne systemy łączności do celów komunikacji wewnętrznej między pracownikami ochrony oraz z lokalnymi organami ścigania.

Kontrole dostępu: należy zakazać wstępu osobom nieuprawnionym do miejsc wysyłki, załadunku i przechowywania ładunków. Kontrole powinny obejmować:

- systematyczną niezawodną identyfikację wszystkich pracowników, gości i kontrahentów;
- procedury w odniesieniu do zatrzymywania osób nieuprawnionych/obcych.

Ochrona proceduralna: środki związane z obsługą towarów przychodzących i wychodzących powinny obejmować zabezpieczenia przed wprowadzeniem, zamianą lub utratą materiałów. Procedury bezpieczeństwa powinny obejmować:

- wyznaczonego pracownika ochrony do nadzoru czynności wprowadzania/wyprowadzania ładunków;
- prawidłowe oznaczanie, ważenie, liczenie i dokumentowanie ładunku;
- kontrolę plomb lub innych środków zabezpieczających na przychodzącym ładunku;
- procedury plombowania lub zakładania innych środków zabezpieczających na wydawany ładunek;

- wykrywanie i zgłaszanie niedoborów oraz nadwyżek;
- śledzenie przepływu towarów przyjmowanych i wydawanych;
- prawidłowe przechowywanie pustych i pełnych pojemników do załadunku, w celu zabezpieczenia ich przed dostępem osób nieuprawnionych;
- procedury postępowania w przypadku wykrycia przez przedsiębiorstwo nieprawidłowości lub nielegalnych czynności albo w razie takich podejrzeń.

Środki bezpieczeństwa wobec personelu: przedsiębiorstwa powinny ustalić wewnętrzny proces sprawdzania potencjalnych pracowników oraz aplikacji, przestrzegając przy tym obowiązującego prawodawstwa w obszarze równego traktowania i ochrony danych osobowych. Taki wewnętrzny proces może obejmować sprawdzenie tożsamości kandydata oraz inne testy, w zależności od stanowiska, o które się ubiega.

Procedury dokumentacyjne: Przedsiębiorstwa powinny zadbać o to, aby dokumentacja była kompletna, czytelna, dokładna i złożona na czas.

Bezpieczeństwo informacji: Wszystkie procesy informacyjne w kontekście działań w ramach łańcucha dostaw muszą być objęte ochroną.

Edukacja i szkolenia: Pracownikom należy zapewnić program dotyczący bezpieczeństwa, obejmujący swym zakresem rozpoznawanie ewentualnych zagrożeń bezpieczeństwa, zapewnienie niepodzielności produktów oraz stwierdzanie dostępu osób nieuprawnionych i postępowanie w takim przypadku. Programy te powinny zachęcać pracowników do aktywnego uczestnictwa w procesie kontroli bezpieczeństwa.

ZAŁĄCZNIK 2

Przedsiębiorstwo transportowe

Przedsiębiorstwo transportowe, aby otrzymać status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” musi stworzyć system zarządzania bezpieczeństwem oparty o ocenę ryzyka, na który będą się składały następujące pozycje:

Ochrona fizyczna: wszystkie budynki, pomieszczenia oraz środki transportu powinny być zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych oraz przed włamaniem. Ochrona fizyczna obejmuje:

- zamki i urządzenia zabezpieczające w drzwiach zewnętrznych i wewnętrznych, oknach, bramach i ogrodzeniach;
- ogrodzenie terenu, odpowiednie oświetlenie wewnątrz i na zewnątrz obiektu, w tym oświetlenie parkingów;
- parking dla pojazdów prywatnych oddzielony od miejsc wysyłki, załadunku i przechowywania ładunków;
- wewnętrzne/zewnętrzne systemy łączności do celów komunikacji wewnętrznej między pracownikami ochrony oraz z lokalnymi organami ścigania.

Kontrole dostępu: należy zakazać dostępu do obiektów i środków transportu osobom nieuprawnionym. Kontrole powinny obejmować:

- systematyczną niezawodną identyfikację wszystkich pracowników, gości i kontrahentów;
- procedury w odniesieniu do zatrzymywania osób nieuprawnionych/obcych.

Ochrona proceduralna: konieczne jest wprowadzenie procedur zapobiegających załadowaniu do środka transportu oraz umieszczeniu w ładunkach materiałów nieposiadających dokumentacji, a także procedur zapewniających ochronę przed dostępem nieuprawnionych pracowników. Procedury bezpieczeństwa powinny obejmować:

- prawidłowe znakowanie, liczenie i dokumentowanie ładunku/wyposażenia do transportu ładunków;
- kontrolę plomb lub innych środków zabezpieczających przy przyjęciu ładunku do transportu;
- procedury zapewnienia nienaruszalności plomb i innych środków zabezpieczających przy przekazaniu ładunku;

- system wykrywania i zgłaszania niedoborów;
- śledzenie przepływu towarów przychodzących i wychodzących oraz środków transportu;
- procedury postępowania w przypadku wykrycia przez przedsiębiorstwo nieprawidłowości lub nielegalnych czynności albo w razie takich podejrzeń.

W przypadku wykrycia nieudokumentowanych materiałów lub oznak ingerencji należy przeprowadzić fizyczną kontrolę dostępnych części środków transportu oraz łatwo dostępnych miejsc w pobliżu środków transportu. Należy wprowadzić procedury zgłaszania takich przypadków.

Środki bezpieczeństwa wobec personelu: przedsiębiorstwa powinny ustalić wewnętrzny proces sprawdzania potencjalnych pracowników oraz aplikacji, przestrzegając przy tym obowiązującego prawodawstwa w obszarze równego traktowania i ochrony danych osobowych. Taki wewnętrzny proces może obejmować sprawdzenie tożsamości kandydata oraz inne testy, w zależności od stanowiska, o które się ubiega.

Procedury dokumentacyjne: Przedsiębiorstwa powinny zadbać o to, aby dokumentacja była kompletna, czytelna, dokładna i złożona na czas.

Bezpieczeństwo informacji: Wszystkie procesy informacyjne w kontekście działań w ramach łańcucha dostaw muszą być objęte ochroną.

Przepisy dotyczące bezpiecznego przepływu towarów: przedsiębiorstwa mogą sklasyfikować ładunek oferowany przez podmioty gospodarcze nieposiadające statusu „bezpiecznych” jako bezpieczny po uzyskaniu takiej zgody w wyniku przeprowadzenia inspekcji zawartości ładunku. Jeżeli takich inspekcji nie przeprowadza się lub uniemożliwiają one zakwalifikowanie ładunku do bezpiecznego łańcucha dostaw, podmiot gospodarczy może dostać odmowę skorzystania z przyspieszonego trybu obsługi typu „fast track”.

Edukacja i szkolenia: Pracownikom należy zapewnić program dotyczący bezpieczeństwa, obejmujący swym zakresem rozpoznawanie ewentualnych zagrożeń bezpieczeństwa, zapewnienie niepodzielności produktów oraz stwierdzanie dostępu osób nieuprawnionych i postępowanie w takim przypadku. Programy te powinny zachęcać pracowników do aktywnego uczestnictwa w procesie kontroli bezpieczeństwa.

ZAŁĄCZNIK 3

Przedsiębiorstwo spedycyjne

Przedsiębiorstwo spedycyjne, aby otrzymać status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” musi stworzyć system zarządzania bezpieczeństwem oparty o ocenę ryzyka, na który będą się składały następujące pozycje:

Kontrole dostępu: należy zakazać dostępu do obiektów i środków transportu osobom nieuprawnionym. Kontrole powinny obejmować identyfikację wszystkich pracowników, gości i kontrahentów, oraz procedury w odniesieniu do zatrzymywania osób nieuprawnionych i obcych.

Ochrona proceduralna: procedury powinny obejmować postępowanie w przypadku wykrycia przez przedsiębiorstwo nieprawidłowości lub nielegalnych czynności albo w razie takich podejrzeń.

Przetwarzanie dokumentacji: przedsiębiorstwa spedycyjne powinny dołożyć wszelkich starań, aby wszystkie dostarczane dokumenty oraz dokumenty potrzebne przy odprawie ładunku były czytelne oraz chronione przed zamianą, utratą lub naniesieniem fałszywych informacji. Procedury dokumentacyjne powinny obejmować:

- zachowanie dokładności w odniesieniu do otrzymywanych informacji, w tym nazwy/nazwiska i adresu nadawcy ładunku i odbiorcy, pierwszej i drugiej strony do powiadomienia o przybyciu ładunku, wyszczególnienia, wagi, ilości i jednostki miary (np. skrzynie, kartony itp.) dla danego ładunku;
- rejestrowanie, zgłaszanie i dochodzenie w przypadku niedoborów lub nadwyżek ładunku;
- śledzenie przepływu ładunków przychodzących i wychodzących;
- zabezpieczenie komputerów i informacji przed dostępem osób nieuprawnionych.

Środki bezpieczeństwa wobec personelu: przedsiębiorstwa powinny ustalić wewnętrzny proces sprawdzania potencjalnych pracowników oraz aplikacji, przestrzegając przy tym obowiązującego prawodawstwa w obszarze równego traktowania i ochrony danych osobowych. Taki wewnętrzny proces może obejmować sprawdzenie tożsamości kandydata oraz inne testy, w zależności od stanowiska, o które się ubiega.

Procedury dokumentacyjne: Przedsiębiorstwa powinny zadbać o to, aby listy wysyłkowe, manifesty ładunkowe i/lub inne dokumenty transportowe były kompletne, czytelne, dokładne i złożone na czas.

Bezpieczeństwo informacji: Wszystkie procesy informacyjne w kontekście działań w ramach łańcucha dostaw muszą być objęte ochroną.

Przepisy dotyczące bezpiecznego przepływu towarów: przedsiębiorstwa mogą sklasyfikować ładunek oferowany przez podmioty gospodarcze nieposiadające statusu „bezpiecznych” jako bezpieczny po uzyskaniu takiej zgody w wyniku przeprowadzenia inspekcji zawartości ładunku. Jeżeli takich inspekcji nie przeprowadza się lub uniemożliwiają one zakwalifikowanie ładunku do bezpiecznego łańcucha dostaw, podmiot gospodarczy może dostać odmowę skorzystania z przyspieszonego trybu obsługi typu „fast track”.

Edukacja i szkolenia: Pracownikom należy zapewnić program dotyczący bezpieczeństwa, obejmujący swym zakresem rozpoznawanie ewentualnych zagrożeń bezpieczeństwa, zapewnienie niepodzielności ładunku oraz stwierdzanie dostępu osób nieuprawnionych i postępowanie w takim przypadku. Programy te powinny zachęcać pracowników do aktywnego uczestnictwa w procesie kontroli bezpieczeństwa oraz powinny:

- uznawać aktywne uczestnictwo pracowników w kontrolach bezpieczeństwa;
- zapewniać szkolenie dotyczące kontroli w zakresie fałszowania dokumentów i bezpieczeństwa komputerowego.

ZAŁĄCZNIK 4

Magazynowanie, składowanie i obsługa w punkcie wyładunku w głębi lądu (w tym w portach śródlądowych*)

Przedsiębiorstwo prowadzące magazyn, skład, punkt wyładunku w głębi lądu lub port śródlądowy, aby otrzymać status „bezpiecznego podmiotu gospodarczego” musi stworzyć system zarządzania bezpieczeństwem oparty o ocenę ryzyka, na który będą się składały następujące pozycje:

Ochrona fizyczna: wszystkie budynki powinny być zbudowane z materiałów zapewniających ochronę przed dostępem osób nieuprawnionych oraz przed włamaniem. Ochrona fizyczna obejmuje:

- zamki i urządzenia zabezpieczające w drzwiach zewnętrznych i wewnętrznych, oknach, bramach i ogrodzeniach;
- oświetlenie wewnątrz i na zewnątrz obiektu, w tym oświetlenie parkingów;
- parking dla pojazdów prywatnych oddzielony od miejsc wysyłki, załadunku i przechowywania ładunków;
- wewnętrzne/zewnętrzne systemy łączności do celów komunikacji wewnętrznej między pracownikami ochrony oraz z lokalnymi organami ścigania.

Kontrole dostępu: należy zakazać wstępu do obiektów osobom nieuprawnionym. Kontrole powinny obejmować:

- systematyczną niezawodną identyfikację wszystkich pracowników, gości i kontrahentów;
- procedury w odniesieniu do zatrzymywania osób nieuprawnionych/obcych.

Ochrona proceduralna: konieczne jest wprowadzenie procedur zapobiegających wprowadzeniu do magazynu, składu lub punktu wyładunku w głębi lądu (w tym do portów śródlądowych) materiałów nieposiadających dokumentacji. Procedury bezpieczeństwa powinny obejmować:

- wyznaczonego pracownika ochrony do nadzoru czynności prowadzenia/wyprowadzania ładunków;
- prawidłowo oznaczony, zważony, policzony i udokumentowany ładunek i sprzęt, sprawdzony z manifestem ładunkowym;
- kontrolę plomb lub innych środków zabezpieczających na przychodzącym ładunku;

- procedury plombowania lub zakładania innych środków zabezpieczających na wydawany ładunek;
- procedury wykrywania i zgłaszania niedoborów oraz nadwyżek;
- procedury postępowania w przypadku wykrycia przez przedsiębiorstwo nieprawidłowości lub nielegalnych czynności albo w razie takich podejrzeń;
- prawidłowe przechowywanie pustych i pełnych pojemników do załadunku, w celu zabezpieczenia ich przed dostępem osób nieuprawnionych;
- ochronę przed dostępem do ładunku lub pustych opakowań.

Środki bezpieczeństwa wobec personelu: przedsiębiorstwa powinny ustalić wewnętrzny proces sprawdzania potencjalnych pracowników oraz aplikacji, przestrzegając przy tym obowiązującego prawodawstwa w obszarze równego traktowania i ochrony danych osobowych. Taki wewnętrzny proces może obejmować sprawdzenie tożsamości kandydata oraz inne testy, w zależności od stanowiska, o które się ubiega.

Bezpieczeństwo informacji: Wszystkie procesy informacyjne w kontekście działań w ramach łańcucha dostaw muszą być objęte ochroną.

Przepisy dotyczące bezpiecznego przepływu towarów: przedsiębiorstwa mogą sklasyfikować ładunek oferowany przez podmioty gospodarcze nieposiadające statusu „bezpiecznych” jako bezpieczny po uzyskaniu takiej zgody w wyniku przeprowadzenia inspekcji zawartości ładunku. Jeżeli takich inspekcji nie przeprowadza się lub uniemożliwiają one zakwalifikowanie ładunku do bezpiecznego łańcucha dostaw, podmiot gospodarczy może dostać odmowę skorzystania z przyspieszonego trybu obsługi typu „fast track”.

Edukacja i szkolenia: Pracownikom należy zapewnić program dotyczący bezpieczeństwa, obejmujący swym zakresem rozpoznawanie ewentualnych zagrożeń bezpieczeństwa, zapewnienie niepodzielności ładunku oraz stwierdzanie dostępu osób nieuprawnionych i postępowanie w takim przypadku. Programy te powinny zachęcać pracowników do aktywnego uczestnictwa w procesie kontroli bezpieczeństwa.

* Pod warunkiem, że nie stosuje się przepisów rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

ZAŁĄCZNIK 5

Ocena ryzyka

Podmiot gospodarczy powinien stworzyć system zarządzania bezpieczeństwem w oparciu o ocenę ryzyka. Ocena ryzyka musi zostać dokonana na podstawie ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa, a nie na określonej działalności transportowej, oraz musi obejmować co najmniej następujące etapy:

Etap pierwszy – określenie rodzajów zagrożeń:

- aktualne wiadomości dotyczące nastrojów w kraju i na arenie międzynarodowej lub bieżących operacji terrorystycznych;
- doradztwo ze strony organów bezpieczeństwa w zakresie zagrożenia atakiem terrorystycznym obiektów lub prowadzonych działań;
- atrakcyjność budynku organizacji, rodzaju działalności lub pracowników w kategoriach ataku terrorystycznego;
- możliwość narażenia na szkody w związku z prowadzeniem działalności w okolicy o wysokim stopniu zagrożenia.

Etap drugi – ustalenie obszarów, które powinny podlegać szczególnej ochronie oraz potencjalnych rodzajów ataków terrorystycznych, na jakie są narażone.

Etap trzeci – ustalenie działań, jakie powinny zostać podjęte w celu zmniejszenia ryzyka do poziomu, jaki można byłoby zaakceptować.

ZAŁĄCZNIK 6

Warunki, jakie musi spełniać uznana organizacja ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw

Uznana organizacja ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw powinna być w stanie wykazać:

- nieskazitelną przeszłość organizacji i jej pracowników pod względem korupcji i nadużyć finansowych;
- wiedzę fachową obejmującą swym zakresem istotne aspekty bezpieczeństwa łańcucha dostaw;
- odpowiednią znajomość działań prowadzonych w ramach łańcucha dostaw, w tym znajomość wymogów, jakim podlega dana działalność;
- odpowiednią znajomość innych istotnych rodzajów działalności, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo łańcucha dostaw;
- zdolność oceny możliwych zagrożeń bezpieczeństwa łańcucha dostaw;
- zdolność do zapewnienia i pogłębiania wiedzy fachowej pracowników na temat bezpieczeństwa łańcucha dostaw;
- zdolność stałego monitorowania wiarygodności pracowników organizacji;
- zdolność utrzymania właściwych środków w celu uniknięcia przypadków niedozwolonego ujawniania materiałów o znaczeniu dla bezpieczeństwa lub dostępu do tych materiałów;
- znajomość odpowiedniego prawodawstwa krajowego i międzynarodowego oraz wymogów bezpieczeństwa;
- znajomość bieżących zagrożeń dla bezpieczeństwa i ich form;
- znajomość metod rozpoznawania i wykrywania broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń;
- znajomość metod rozpoznawania cech charakterystycznych i form zachowań osób mogących zagrażać bezpieczeństwu łańcucha dostaw, z jednoczesnym przestrzeganiem zasady niedyskryminacji;
- znajomość technik „obchodzenia” środków bezpieczeństwa;
- znajomość sprzętu i systemów służących do celów zapewnienia bezpieczeństwa i nadzoru oraz ograniczeń, jakim podlega ich działanie.

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

2. STRUKTURA ABM/ABB

Dziedzina/dziedziny polityki, których dotyczy wniosek i powiązane zadanie/zadania:

Dziedzina/dziedziny: Polityka w zakresie transportu śródlądowego, lotniczego i morskiego

Zadanie/zadania: Wdrożenie i monitorowanie środków bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawnej pozycje B..A)), wraz z treścią:

06 02 03 02 Bezpieczeństwo transportu

06 02 11 03 Komitety

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego:

Nieokreślony, początek w 2008 r.

3.3. Informacje budżetowe (w razie potrzeby należy dodać rubryki):

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
	Nieobowiązkowe	Środki niezróżnicowane	Nie	Nie	Nie	Nr [...]
	Nieobowiązkowe	Środki niezróżnicowane	Nie	Nie	Nie	Nr [...]

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		2006	2007	2008	2009	2010	2011 i później	Razem
-----------------	-----------	--	------	------	------	------	------	----------------	-------

Wydatki operacyjne³³

Środki na zobowiązania (CA)	8.1	a	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Środki na płatności (PA)		b	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej³⁴

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

KWOTA REFERENCYJNA OGÓLEM

Środki na zobowiązania		a+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Środki na płatności		b+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Wydatki administracyjne niewzględzone w kwocie referencyjnej³⁵

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewzględzone w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6	e	0	0	0.056	0.037	0.037	0.037	0.168

Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓLEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	0	0	0.056	0.037	0.537	0.037	0.668
OGÓLEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	0	0	0.056	0.037	0.537	0.037	0.668

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Jeżeli wniosek obejmuje współfinansowanie przez Państwa Członkowskie lub inne organy (należy określić które), w poniższej tabeli należy przedstawić szacowany poziom współfinansowania (można dodać kolejne rubryki, jeżeli współfinansowanie mają zapewniać różne organy):

³³ Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

³⁴ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

³⁵ Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		2006	2007	2008	2009	2010	2011 i później	Razem
.....	f							
OGÓLEM CA w tym współfinansowanie	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.

Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.

Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego³⁶ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody

Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

Uwaga: wszelkie informacje i uwagi dotyczące metody obliczania wpływu na dochody należy zamieścić w odrębnym załączniku.

³⁶ Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

mln EUR (do 1 miejsca po przecinku)

Pozycja w budżecie	Dochody	Przed rozpoczęciem działania a [rok n-1]	Sytuacja po zakończeniu działania							
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁷		
	a) Dochody w wartościach bezwzględnych									
	b) Zmiana dochodów	Δ								

(Należy podać każdą powiązaną pozycję dochodów w budżecie, dodając do tabeli odpowiednią liczbę rubryk, jeśli istnieje wpływ na więcej niż jedną pozycję budżetu.)

4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy czasowi i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

Wymagania na dany rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Zasoby ludzkie ogółem	0	0	0	0	0	0

5. OPIS I CELE

Szczegółowy kontekst wniosku należy podać w uzasadnieniu. W niniejszej części oceny skutków finansowych regulacji należy ująć następujące informacje uzupełniające:

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

W Deklaracji w sprawie Zwalczania Terroryzmu z dnia 25 marca 2004 r. Rada Europejska³⁸ „wzywa do wzmocnienia wszystkich form systemów transportu, w tym wzmocnienia struktur prawnych i udoskonalenia mechanizmów prewencyjnych.” Niniejszy wniosek stanowi odpowiedź na określone potrzeby i wezwanie Rady.

³⁷ W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

³⁸ Deklaracja UE w sprawie zwalczania terroryzmu z dnia 25 marca 2004 r., 7906/2004, 29 marca 2004 r

W ostatnich latach Unia Europejska zrobiła duże postępy w kierunku ochrony swojej działalności transportowej przed zagrożeniem terrorystycznym. Wprowadzono prawodawstwo europejskie w odniesieniu do lotnictwa, w tym portów lotniczych, oraz transportu morskiego. Zakończono proces legislacyjny w odniesieniu do prawodawstwa w sprawie ochrony portów morskich. Brak jest przepisów wspólnotowych, które obejmowałyby łańcuch dostaw poza wyżej określonymi obszarami. Niniejszy wniosek wypełnia luki, jakie istnieją w ochronie różnych rodzajów transportu.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia.

Aby uniknąć ponownego formowania się krajowych rynków transportu wskutek krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa łańcucha dostaw, konieczne jest przyjęcie stanowiska wspólnotowego, tak jak to miało miejsce w przypadku transportu morskiego, portów morskich, lotnictwa i portów lotniczych.

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania opartego na zadaniach).

Brak, z wyjątkiem funkcji strażniczki traktatów.

5.4. Metoda realizacji (indykatoryjna)

Należy wskazać wybraną metodę/wybrane metody³⁹ realizacji działania.

- Zarządzanie scentralizowane**
 - Bezpośrednio przez Komisję
 - Pośrednio przez:
 - Agencje wykonawcze
 - Ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego
 - Krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej
- Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane**
 - z Państwami Członkowskimi
 - z państwami trzecimi

³⁹ W przypadku wskazania więcej niż jednej metody, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi” w niniejszym punkcie.

- *Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)*

Uwagi:

Brak.

6. MONITOROWANIE I OCENA

6.1. System monitorowania

Komisja, wywiązując się ze swej roli strażniczki traktatów, zobowiązana będzie do wykonania standardowych zadań monitorowania.

6.2. Ocena

6.2.1. Ocena *ex-ante*

Deklaracja Rady Europejskiej w sprawie Zwalczania Terroryzmu z dnia 25 marca 2004⁴⁰ r. określa ramy polityczne niezbędne do realizacji tej inicjatywy Komisji.

Proces konsultacji rozpoczął się w 2004 r. Doprowadził on do opracowania środków, jakie mogłaby podjąć UE w celu poprawy bezpieczeństwa łańcucha dostaw w transporcie lądowym, oraz z celu dokonania weryfikacji tych środków w porozumieniu z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami.

Proces konsultacji oraz ocena wpływu⁴¹ wskazują, że środki UE powinny uwzględniać następujące czynniki:

- Panuje opinia, że zapewnienie bezpieczeństwa łańcucha dostaw jest rzeczą niewykonalną. Zagrożenia bezpieczeństwa dotyczą ładunku, środków transportu oraz infrastruktury. Władze publiczne nigdy nie zagwarantują całkowitego bezpieczeństwa.
- Coraz więcej przedsiębiorstw wdraża swoje własne normy bezpieczeństwa. Ich partnerzy z łańcucha dostaw zmuszeni są dostosować się do tych procedur. Usługodawcy z sektora transportu i inni dostawcy, którzy wykonują pracę dla wielu klientów poddawani są wielokrotnym ocenom, które są zbędne, kłopotliwe i kosztowne.

⁴⁰ Deklaracja UE w sprawie zwalczania terroryzmu z dnia 25 marca 2004 r., 7906/2004, 29 marca 2004 r

⁴¹ DNV Consulting, „Badanie wpływu potencjalnego prawodawstwa na poprawę bezpieczeństwa transportu”. Koszty w ramach budżetu na 2004 r.

- Wyzwanie polega na osiągnięciu możliwie najwyższego poziomu bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw, nie stwarzając przy tym zagrożeń dla obrotu handlowego oraz ograniczając do minimum wymogi administracyjne.
- Poprawa bezpieczeństwa łańcucha dostaw wymaga współpracy władz publicznych ze środowiskiem przemysłu. Naczelna zasada polega na zapewnieniu ułatwień i uproszczeń przedsiębiorcom, którzy dobrowolnie spełniają określone wymogi i zostali poddani sprawdzeniu przez władze.
- Jednolite stanowisko wobec struktury łańcucha dostaw ograniczy w UE konkurencję związaną z bezpieczeństwem. Można to osiągnąć w drodze certyfikacji przedsiębiorstw.

6.2.2. Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/*ex-post* (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)

Komisja zamierza zlecić wykonanie badania polegającego na ocenie wpływu i skuteczności przyjętych środków. Badanie powinno zostać wykonane w 2010 r., a następnie raz na trzy lata. Taka regularna ocena jest Komisji niezbędna w celu zaproponowania, z zastosowaniem procedury komitetowej, poprawek do proponowanego systemu, które mogą okazać się konieczne. Szacuje się, że cena jednostkowa jednego badania wyniesie 500.000 EUR.

6.2.3. Warunki i częstotliwość przyszłych ocen.

Patrz: 6.2.2.

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Zgodnie z przepisami załącznika 6 do projektu rozporządzenia, uznana organizacja ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw musi wykazać nieskazitelną przeszłość organizacji i jej pracowników pod względem korupcji i nadużyć finansowych.

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	2006		2007		2008		2009		2010		2011		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY NR 1 ⁴²																
Działanie 1																
Realizacja 1																
Realizacja 2																
Działanie 2.																
Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 1																
CEL OPERACYJNY NR 2 ¹																
Działanie 1																
Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 2																
CEL OPERACYJNY NR n ¹																
Suma cząstkowa Cel n																
KOSZT OGÓLEM																

⁴²

Zgodnie z opisem w pkt 5.3

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1. Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pełnych etatów)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Urzędnicy lub pracownicy czasowi ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Pracownicy finansowani ⁴⁴ w ramach art. XX 01 02							
Inni pracownicy ⁴⁵ finansowani w ramach art. XX 01 04/05							
OGÓLEM							

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

Nie dotyczy.

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

(W przypadku podania więcej niż jednego źródła, należy wskazać liczbę stanowisk pochodzących z każdego ze źródeł)

- Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone
- Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

⁴³ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej

⁴⁴ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej

⁴⁵ Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej

8.2.4. Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – wydatki na administrację i zarządzanie)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
1 Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							
Agencje wykonawcze ⁴⁶							
Inna pomoc techniczna i administracyjna							
wewnętrzna							
zewnętrzna							
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							

8.2.5. Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Urzednicy i pracownicy czasowi (XX 01 01)						
Pracownicy finansowani w ramach artykułu XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)						
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (niewzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem						

Kalkulacja – W razie potrzeby należy odnieść się do pkt 8.2.1

⁴⁶ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

8.2.6 Inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe							
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje							
01 02 11 03 – komitety obowiązkowe (27C730)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje							
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne							
2 Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)							
3 Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)							
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (niewzględnione w kwocie referencyjnej)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168

Kalkulacja – 3 spotkania komitetu przedstawicieli ds. bezpieczeństwa łańcucha dostaw w pierwszym roku – 2 spotkania w kolejnych latach. Zwrot kosztów szacowanych 25 podróży ekspertów krajowych wynosi średnio 750 EUR dla jednego eksperta.