



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 27.2.2006
KOM(2006)79 slutlig

2006/0025(COD)

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET,
EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA
KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN**

om förbättrat skydd i försörjningskedjan

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om förbättrat skydd i försörjningskedjan

{SEC(2006)251}

(framlagt av kommissionen)

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET,
EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA
KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN**

om förbättrat skydd i försörjningskedjan

1. Behovet av transportskydd
 - 1.1 Terrorismen är ett av de största hoten mot demokratin och friheten. Risken för att en terroristattack riktar sig mot godstransporter är hög. De skador mätta i människoliv och ekonomisk verksamhet som detta skulle kunna leda till är oändliga och omöjliga att beräkna.
 - 1.2. Transportskydd har seglat upp som en viktig global fråga. Den berör Europeiska unionen, eftersom effektiva och säkra transportmedel i alla lägen är en förutsättning för att handeln skall fungera. EU:s handelspartner har börjat agera i frågan om skydd av godstransporter. USA har t.ex. redan infört vissa skyddsåtgärder för import, vilket påverkar den europeiska försörjningskedjan.
 - 1.3. Under den senaste tiden har stora förbättringar gjorts av transportskyddet i Europa: det finns gemenskapslagstiftning för luftfart och flygplatser¹, sjöfartsskyddet och skyddet i hamnar har förbättrats², och skyddet i hamnområden i deras helhet kan förväntas öka avsevärt sedan lagstiftning införs om ökat hamnskydd³.
 - 1.4. Redan 2003 pekade kommissionen på behovet av ökat skydd för godstransporter på land⁴. För närvarande finns det inte några regler som gäller för hela den del av försörjningskedjan som sker med landtransport i Europa. Med försörjningskedja avses all transport och transportrelaterade verksamheter och processer från produktionsplatsen till godsets destination.
 - 1.5. Hotet om terroristattacker har tydliggjort de svaga länkarna i försörjningskedjan och behovet av att agera. Medborgarna förväntar sig att skyddsåtgärder vidtas för försörjningskedjan, eftersom deras dagliga liv är beroende av den. Företag har inte längre råd att strunta i skydd, eftersom de måste skydda sina anställda, företaget, kunderna och allmänheten från en attack.
 - 1.6. För att bekämpa terrorismen har EU:s stats- och regeringschefer krävt ökad säkerhet för alla former av transportsystem, stärkta rättsliga ramar och förbättrade förebyggande mekanismer⁵.

¹ Förordning (EG) nr 2320/2002, EGT L 355, 30.12.2002, s. 1.

² Förordning (EG) nr 725/2004, EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

³ Direktiv (EG) nr 65/2005, EUT L 310, 25.11.2005, s.28

⁴ Kommissionens meddelande till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om förbättring av sjöfartsskyddet, KOM(2003)229 slutlig, 16.5.2003, s.18.

⁵ Europeiska unionens råds uttalande om bekämpande av terrorism av den 25 mars 2004, 7906/2004 den 29 mars 2004.

- 1.7. Att inte agera är inte något alternativ. Kommissionen föreslår därför gemenskapsåtgärder för att förbättra skyddet i försörjningskedjan för landtransporter, i syfte att komplettera befintliga gemenskapsbestämmelser om transportskydd. Förslaget täcker inte skydd för persontransport (inte heller andra kommunikationsmedel för persontransport), utan denna fråga kommer att behandlas på ett senare stadium om det visar sig nödvändigt.
2. Så skall skyddsåtgärderna i försörjningskedjan förbättras
- 2.1. Med tanke på frågans brådskande natur och Europeiska rådets slutsatser lägger kommissionen fram detta meddelande och ett lagförslag om förbättrade skyddsåtgärder i försörjningskedjan.
- 2.2. I meddelandet listas de centrala delar av transportskyddet som ett eventuellt initiativ på området måste behandla. För- och nackdelar med olika alternativ tas upp liksom skälen till varför den föreslagna rättsakten är det angreppsätt som är mest realistiskt och bäst inriktat på att öka skyddet för godstransporterna i Europa.
- 2.3 Målet med förslaget är att förbättra skyddet i försörjningskedjan i syfte att ge alla europeiska godstransporter ökat skydd mot möjliga terroristattacker.
- 2.4. Målen med kommissionens förslag är
- att öka skyddsnivån i försörjningskedjan utan att hämma det fria handelsflödet,
 - att införa ett gemensamt regelverk för en systematisk EU-strategi utan att äventyra den gemensamma transportmarknaden och befintliga skyddsåtgärder,
 - att undvika onödiga administrativa förfaranden och belastningar på EU-nivå och i medlemsstaterna.
- 2.5. Följande sker genom kommissionens förslag till åtgärd:
- Det införs obligatoriska regler för medlemsstaterna att skapa en kvalitetsmärkning för skydd (säker aktör) som kan tilldelas aktörer i försörjningskedjan som uppfyller de europeiska minimikraven för skydd. På detta sätt kan märkningen erkännas ömsesidigt på den inre marknaden.
 - Inom ramen för de obligatoriska reglerna för medlemsstaterna införs det en frivillig ordning genom vilken aktörerna i försörjningskedjan kan öka skyddet i utbyte mot stimulansåtgärder.
 - Aktörerna i försörjningskedjan blir ansvariga för skyddet i deras verksamhet i godstransporten i Europa.
 - Säkra aktörer medges förenklingar vid säkerhetskontroller och kan sålunda skilja ut sig på ett positivt sätt från sina konkurrenter på skyddsområdet, vilket ger dem handels- och konkurrensfördelar.
 - Skyddskraven kan regelbundet uppdateras och aktualiseras genom kommittéförfarandet. Detta gäller även de internationella kraven och normerna.

3. Nyckelfrågor och kommissionens svar

Vilken skyddsnivå krävs?

- 3.1 För två centrala länkar i många försörjningskedjor, lufttransport och flygplatser samt sjötransport och hamnar, har man infört höga skyddsnivåer i form av bestämmelser med detaljerade och rättsligt bindande föreskrifter och kontroller. Ett liknande angreppssätt för de återstående länkarna i försörjningskedjan skulle utan tvekan öka skyddet för hela försörjningskedjan.
- 3.2. Det finns dock grundläggande skillnader mellan å ena sidan sjö- och luftfart och å andra sidan försörjningskedjan i sin helhet. Marknaderna för sjöfart och lufttransport kännetecknas av ett begränsat antal aktörer som framförallt verkar i geografiskt begränsade och definierade kontrollerbara områden. Aktörerna är vana vid skyddsarrangemang.
- 3.3. Försörjningskedjan för landtransport har i sin helhet helt andra dimensioner. Över en halv miljon⁶ företag deltar i transporten och tillhörande tjänster, från multinationella företag till små företag. De är sprungna ur olika kulturella och affärsmässiga miljöer och omfattar hela gemenskapen. De flesta har för närvarande inga särskilda skyddsarrangemang och skyddsnivåer håller på sin höjd på att utarbetas.
- 3.4. Alla aktörer som ingår i försörjningskedjan inom EU bör bli mer skyddsmedvetna. En skyddsnivå kan fastställas med utgångspunkt från vilka varor som transporteras, aktörens roll i kedjan och infrastrukturens sårbarhet. Stränga föreskrifter om nya skyddsåtgärder för alla aktörer skulle leda till försörjningskedjans sammanbrott. Ändå håller ett stort antal företag på att införa egna skyddsnormer, både för att skydda sina egna verksamheter och varumärken och för att kunna välja partner i försörjningskedjan.
- 3.5. Det är därför omöjligt att i praktiken, i ett enda slag, införa allomfattande skyddsbestämmelser för försörjningskedjan för landtransport på samma sätt som för luft- och sjötransport. Det är mer realistiskt att i stället införa en ram för minimikrav i fråga om skydd som gradvis kan förändras i takt med tekniska framsteg och förändrade hotbilder, så att tillfredsställande skyddsnivåer kan säkerställas på ett fungerande sätt.

Skyddsbestämmelser endast för containerlast?

- 3.6. Det är väl känt att de vanligaste initiativen riktar in sig på intermodal containertransport, både nationellt och internationellt, och även på vissa företag. Detta är begripligt med tanke på faran för att containrar utnyttjas för smuggling av terroristvapen eller rentav för att forsla kemiska och biologiska vapen eller strålnings- och kärnvapen.
- 3.7. Containrar är emellertid inte det enda potentiella problemet. Den inomeuropeiska handeln är beroende av diverse lastningsenheter som också kan utsättas för terrorism.

⁶ Uppskattning i EU Energy and Transport in Figures, statistisk årsbok 2004, kapitel 3.1.12. Siffran (som avser 25 medlemsstater) innefattar inte producenterna av de varor som inleder försörjningskedjan. Om de skulle tas med skulle försörjningskedjan omfatta ca 4,7 miljoner företag.

Samma sak gäller alla typer av godstransport som på ett eller annat sätt kan komma att missbrukas.

Skyddsbestämmelser för särskilda områden eller för hela försörjningskedjan?

- 3.8. Det är frestande att inrikta ansträngningarna på att förbättra skyddsnivån i försörjningskedjan på ett begränsat antal fastställda nyckelområden. Det har till exempel tagits fram utrustning för att göra förseglingar säkrare. Logistikcentrer har infört strängare regler för tillträde och många aktörer har infört ID-kort och kontroller av de anställdas bakgrund. Riskmedvetenheten ökar.
- 3.9. Denna nya utveckling är välkommen. Dess räckvidd är dock begränsad och kan inte erbjuda en systematisk strategi för att ge försörjningskedjan det skydd som behövs för att svara på terroristhot eller attacker så snabbt och effektivt som möjligt.
- 3.10. Försörjningskedjan består av ett antal operationer som börjar på produktionsplatsen och slutar på den plats dit godset levereras. I försörjningskedjan ingår också alla processer på vägen. Operationerna är beroende av varandra, liksom aktörerna som utför dem. Alla enskilda delar, även informationsflödet, måste samverka för ett fullgott skydd längs hela försörjningskedjan.
- 3.11. Ökade skyddsåtgärder på fastställda områden riskerar att inte bli verkningsfulla om de införs isolerat. Det vore inte särskilt meningsfullt att införa säkerhetsförseglingar om man inte samtidigt förbättrade exempelvis personalens skyddstänkande. Även om en del av hela försörjningskedjan med flera inblandade aktörer har ett fullgott skydd som är av avgörande betydelse i just den delen, så blir skyddet helt meningslöst om andra delar av försörjningskedjan, med andra typer av skyddsbehov, inte ges det skydd som krävs. På internationell nivå erkänns endast försörjningskedjor med komplett skydd. Den stora mängden särskilda skyddsfaktorer kräver skraddarsydd åtgärder som kan svara mot aktörernas och försörjningskedjornas behov.
- 3.12. Det är därför lämpligt att rikta in sig på rambestämmelser för gemenskapens skydd av försörjningskedjan hellre än en rad bestämmelser för olika områden. Detta utesluter emellertid inte minimikrav för gemenskapen eller tillämpningsföreskrifter för vissa områden. Som vi kommer att se senare bör rambestämmelserna innehålla sådana minimikrav för alla enskilda länkar i försörjningskedjan och särskilda tekniska bestämmelser där så behövs. Rambestämmelserna bör hur som helst kunna uppdateras regelbundet och på ett enkelt sätt.
- 3.13. Rambestämmelserna är avsedda att ge riktlinjer till aktörerna som ofta gör betydande investeringar för att utöka sitt skydd.

Vem ansvarar för skyddet ?

- 3.14. Det måste beslutas om en av de inblandade aktörerna bör stå som ansvarig för skyddet i hela försörjningskedjan, eller om varje aktör bör ansvara för skyddet i sin del av försörjningskedjan. Denna fråga är viktig eftersom försörjningskedjan består av ett stort antal aktörer.
- 3.15. Försörjningskedjan börjar normalt på produktionsplatsen i samband med att varorna förbereds för transport. De packas antingen i containrar eller på annat sätt. De kan

avhämtas från produktionsplatsen för att transporteras med ett enda transportmedel fram till slutdestinationen. De kan forslas till lager eller inlandsterminaler där man eventuellt byter transportsätt. I denna process kan speditörer och ombud eller mellanhänder ingå. Varje länk i försörjningskedjan omges av en avancerad informationsprocess.

- 3.16. Det är frestande att lägga ansvaret för skyddet i hela försörjningskedjan på en enda aktör. Det vore enkelt så, men det skulle inte återspegla marknadens faktiska villkor. Det kan hända att producenter, på grund av företagets storlek eller typ av verksamhet, själva genomför eller har full kontroll över transportererna. Där råder det ingen tvekan om att de är ansvariga för hela försörjningskedjan.
- 3.17. Det hör dock inte till vanligheterna att producenten av varorna genomför hela godstransporten från start till mål, utan detta görs av företag som är specialiserade på detta; järnvägsföretag är bara ett exempel. Faktum är att producenterna ofta inte vet, eller ens har behov av att veta, vilken aktör som transporterar deras varor eller hur. Samma gäller andra aktörer i försörjningskedjan. De kan ha kontroll över mer än en länk i kedjan, eller i sällsynta fall t.o.m. över hela försörjningskedjan, förutom det första stadiet på produktionsplatsen. De kan således vara ansvariga för mer än ett stadium.
- 3.18. Verkligheten på marknaden innebär att det egentligen bara finns en praktisk lösning: varje aktör i varje länk av försörjningskedjan tar ansvar för skyddet av sin, och enbart sin, verksamhet. De enskilda skyddsåtgärderna ger sammantaget skydd för hela kedjan.
- 3.19. En analys av försörjningskedjan visar på fyra typer av verksamhet, som var och en kännetecknas av olika typer av skyddsbehov:
- Förberedelse av gods för transport och avsändning från produktionsplatsen.
 - Transport av gods.
 - Befordran av gods.
 - Lagring eller verksamhet vid inlandsterminal.

Hur kan befintliga arrangemang i EU användas för att öka skyddet i försörjningskedjan?

- 3.20. I gemenskapens tullregler⁷ används begreppet ”godkända ekonomiska aktörer”. Aktörer som uppfyller vissa kriterier om tillförlitlighet kan beviljas status som godkänd ekonomisk aktör och få tillgång till förenklingar i fråga om skydd och säkerhet i tullkontrollerna eller förenklingar enligt tullagstiftningen. Det senare är av särskilt stort kommersiellt värde för aktörerna, eftersom de då kan kontrollera sitt varuflöde efter sina egna behov.

⁷ Förordning (EG) nr 648/2005, EUT L 117, 4.5.2005, s. 13.

- 3.21. Enligt gemenskapens skyddsregler för luftfarten⁸ får en säkerhetsgodkänd speditör eller ett flygföretag godkänna en avsändare som känd avsändare (known consignor) om denne uppfyller vissa skyddskriterier. Av denna anledning är det inte nödvändigt att tillämpa alla säkerhetskontroller på gods från en känd avsändare.
- 3.22. Båda koncepten grundar sig på den underliggande principen att aktörer som frivilligt uppfyller vissa krav och som har granskats av myndigheterna skall få åtnjuta vissa förenklade förfaranden. De inspekteras regelbundet. Samma koncept, men med vissa ändringar, är tänkt att användas för skyddet i försörjningskedjan i form av säkra aktörer.
- 3.23. Särskilda minimikrav bör fastställas för aktörer som är verksamma inom följande fyra kategorier:
- Förberedelse av gods för transport och avsändning från produktionsplatsen.
 - Transport av gods.
 - Befordran av gods.
 - Lagring eller verksamhet vid inlandsterminal.
- 3.24. Bestämmelser om säker aktör i medlemsstaterna skulle ge aktörerna i försörjningskedjan möjlighet att bevisa att de uppfyller minimiskyddskraven. Aktörer som befunnits uppfylla kraven klassas som säkra aktörer. Medlemsstaterna kan utnyttja befintliga system och förfaranden eller införa ett nytt system särskilt för försörjningskedjan. Genomförandet måste kontrolleras om systemet skall kunna ses som tillförlitligt.
- 3.25. För en stor del av aktörerna i försörjningskedjan är det omöjligt att genomföra de särskilda minimikraven och medlemsstaterna har inte heller möjlighet att se till att genomförandet kontrolleras. Det kommer således att vara frivilligt att genomföra minimikraven. Ingen aktör kommer att tvingas delta i systemet med säker aktör.
- 3.26. För att integriteten för den inre marknaden skall kunna upprätthållas måste varje medlemsstat erkänna de andra medlemsstaternas säkra aktörer då dessa verkar i en annan medlemsstat än sin egen.
- 3.27. Om så är motiverat får medlemsstaterna besluta om begränsa tillträdet till anläggningar och infrastruktur till säkra aktörer.

Vilka fördelar för systemet med säkra aktörer med sig?

- 3.28. För att systemet med säkra aktörer skall bli framgångsrikt måste myndigheterna och de aktörer som tar på sig att göra de nödvändiga ekonomiska investeringar få reella fördelar:
- 3.28.1. Användning av offentliga medel. De skyddsansvariga myndigheterna bör kunna koncentrera sina resurser på de aktörer som inte deltar i systemet, men ändå

kunna få kontrollera säkra aktörer på förekommen anledning. Detta tillvägagångssätt har framgångsrikt tillämpats av tullmyndigheterna inom ordningen med godkända ekonomiska aktörer. Det finns goda skäl att tro att skyddsmyndigheterna skulle vinna på att kunna rikta in sitt arbete på ett bättre sätt.

3.28.2. Samordnade skyddsinsatser i hela Europa. För första gången kommer myndigheterna att kunna vidta initiativ i hela Europa för försörjningskedjan på grundval av samstämmig medvetenhet, gemensamma mål och enhetliga kriterier.

3.28.3. Samstämmighet med skydd för sjö- och luftfart. Man kan vara förvissad om att det gods som kommer från en kedja av säkra aktörer till flygplatser, hamnar och hamnanläggningar som omfattas av stränga gemenskapsbestämmelser om skydd, har skyddats under hela transporten. Sådana aktörer bör ges förmånsbehandling, t.ex. i form av påskyndat förfarande.

3.28.4. Erkänt begrepp i hela Europa. Det finns fördelar både för aktörer och medlemsstater med att klassificeringen som säker aktör tilldelad av en nationell myndighet erkänns i hela Europa: aktören kommer att vara erkänd i hela EU. Medlemsstaterna kommer att kunna lita på övriga medlemsstaters klassificering, eftersom den görs på grundval av enhetliga EU-regler med tillämpning av EU:s minimiskydds krav.

3.28.5. Integrering i hela skyddet för försörjningskedjan. Tullmyndigheterna med ansvar för säkerhetskontroller vid de yttre gränserna, både för import och export, kommer att jämställa klassificeringen som säker aktör, som tilldelas av försörjningskedjans skyddsmyndighet, med sin klassificering som godkänd ekonomisk aktör eftersom de två systemens bestämmelser liknar varandra. Skyddsmyndigheten för försörjningskedjan skall göra sammaledes med den godkända ekonomiska aktören. Tullmyndigheternas arbete och ett genomförande av villkoren i förslaget till detta meddelande skulle leda till ömsesidigt erkännande och förenliga regler. Systemet med säker aktör skulle göra det möjligt för alla europeiska exportörer att ta del av USA:s system med förenklad import, men det föregriper också den internationella utvecklingen. Faktum är att ett EU-system skulle kunna stå som modell för det snara införandet av de rekommendationer om skydd i hela försörjningskedjan som Världstullorganisationen har lämnat.

3.28.6. Företagsskydd. Den säkra aktören kan för sina kunder och partner i försörjningskedjan påvisa sin förmåga att undvika skyddsrelaterade faror i försörjningskedjan. Dessa aktörer kommer få det lättare att finna ansvarstagande, skyddsmedvetna företagspartner än de aktörer som inte lägger vikt vid skyddsfrågan.

3.28.7. Effektiva och flexibla företag. Erfarenhet på angränsande områden visar att aktörerna kan få fördelar av att delta i systemet för säker aktör. Genomförandet av initiativet US Container Security Initiative inom sjöfarten, som i och för sig inte utformades särskilt till fördel för aktörerna, anses allmänt ha haft ett antal positiva kommersiella bieffekter, som bättre driftsystem och bättre prognoser för transport och andra processer liksom tillförlitligare processtider och minskat svinn till följd av

stöld. Tendenser i ny forskning⁹ visar att ett antal kostnadsfaktorer, både i transportkedjan och i de berörda företagen, skulle få positiva bieffekter på ett antal områden av förbättrade skyddsåtgärder.

Är gemenskapsramlagstiftning nödvändig?

- 3.29. Medlemsstaternas myndigheter vill kunna vara säkra på att samma minimikrav gäller i alla medlemsstater och genomförs effektivt. Eftersom den inre marknaden är verklighet för aktörerna i försörjningskedjan kommer varje nationell myndighet att stöta på aktörer som godkänts som säkra aktörer i en annan medlemsstat, och som förväntar sig samma lättnader som de nationella aktörerna. De nationella myndigheterna måste förlita sig på att reglerna tillämpas på samma sätt i hela EU.
- 3.30. En hög andel transporter sker inom Europeiska unionen, men det finns också många transporter som involverar andra europeiska länder eller länder utanför Europa. Åtgärder har redan vidtagits i länder utanför EU för att öka skyddet i försörjningskedjan. Även om båda handelsparternas tullmyndigheter berörs vid en transport som sker i och utanför EU kommer de nationella skyddssystemen ofrånkomligen att granskas. Ett enhetligt EU-system som genomförs så snart som möjligt kommer troligen kraftigt att påverka utvecklingen i länderna utanför EU, och i vilket fall som helst mer än ett lapptäcke av nationella regler skulle göra.
- 3.31. De globala aspekterna av skyddet i försörjningskedjan nödvändiggör en ramlagstiftning för gemenskapen.

4. Slutsats

Kommissionen anser att det behövs ett första steg mot en förbättring av skyddet i hela försörjningskedjan. Med tanke på marknads storlek och komplexitet är frivilliga, men kontrollerade rambestämmelser för försörjningskedjan för landtransport det lämpligaste tillvägagångssättet.

Ramlagstiftningen kommer att stimulera samstämmigheten mellan olika transportsätt och aktörer och därigenom öka skyddet i försörjningskedjan i sin helhet. Påskyndat förfarande kan få de nationella myndigheterna att förbättra samarbetet mellan olika administrativa institutioner och med branschen, för att på så sätt minska de administrativa turerna.

Ramlagstiftningen skall införas och kan så småningom ytterligare utvecklas i linje med de risker som bedöms finnas och i enlighet med vad aktörerna kan acceptera. Detta kommer att uppmuntra aktörerna i försörjningskedjan att införa nya typer av skydd och förbättra de befintliga i enlighet med särskilda minimikrav.

Önskan om att delta frivilligt torde öka tack vare de praktiska fördelarna i säkerhetskontrollerna, även i tullen. Det stimulerar innovativa åtgärder och ger deltagarna möjlighet att öka sin konkurrenskraft.

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

Förslaget utesluter inte strängare regler om det visar sig att marknaden inte accepterar det föreslagna tillvägagångssättet.

På lagstiftningsnivå läggs det fram ett förslag till förordning.

MOTIVERING

1. Bakgrund

- **Motiv och syfte**

Europeiska unionens råd har fastställt att transportområdet är av central betydelsen i kampen mot terrorismen. Rådet har därför krävt ökad säkerhet för alla former av transportsystem, stärkta rättsliga ramar och förbättrade förebyggande mekanismer¹⁰. Detta förslag är ett svar på de behov som visat sig finnas och på rådets uppmaning.

- **Allmän bakgrund**

Under den senaste tiden har stora förbättringar gjorts av transportskyddet i Europa: Mer omfattande EU-bestämmelser har införts för luftfart- och flygplatskydd¹¹, sjöfarts-¹² och hamnskydd¹³.

Det finns för närvarande inga regler för hela den del av försörjningskedjan som sker med landtransport i gemenskapen. Med försörjningskedjan avses all transport och transportrelaterad verksamhet och processer från produktionsplatsen till godsets destination.

- **Gällande bestämmelser**

Gemenskapslagstiftning saknas.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Förslaget kompletterar befintlig transportskyddslagstiftning. Det är fullt ut förenligt med tullbestämmelserna om ökat transportskydd vid de yttre gränserna och stödjer Lissabonmålen.

2. Samråd med berörda parter och konsekvensanalys

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Med utgångspunkt i ett samrådsdokument i december 2003 rådfrågades medlemsstater, transportorganisationer, fackföreningar och andra branschorganisationer med inriktning på transport och skydd. De som svarade utgjorde ett tvärsnitt av de näringar som direkt och indirekt berörs av transportskydd.

Ett öppet samråd ägde rum över Internet under tiden 23 december 2003–27 februari 2004. Kommissionen mottog 65 svar. Resultaten finns på:

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

¹⁰ Europeiska unionens råds uttalande om bekämpande av terrorism av den 25 mars 2004, 7906/2004 den 29 mars 2004.

¹¹ Förordning (EG) nr 2320/2002, EUT L 355, 30.12.2002, s. 1.

¹² Rådets förordning (EG) nr 725/2004, EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

¹³ Direktiv (EG) nr 65/2005, EUT L 310, 25.11.2005, s. 28.

Internetsamrådet följdes av fler samråd med medlemsstaterna och näringen under 2004 och första halvåret 2005.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

De viktigaste slutsatserna från samrådsprocessen kan sammanfattas enligt följande:

- 1) Skyddet inom försörjningskedjan har blivit en viktig fråga som måste åtgärdas.
- 2) Eventuella EU-skyddsåtgärder bör inriktas på terrorism i synnerhet snarare än kriminalitet i allmänhet.
- 3) Det är viktigt med riskbedömning och saken bör utredas närmare.
- 4) På medellång sikt går det inte att förvänta sig några garantier om fullständigt skydd.
- 5) Åtgärderna måste beakta de faktiska omständigheter som gäller på marknaden.
- 6) Åtgärderna bör gälla över inom EU så att det inte sker någon snedvridning mellan marknader. Så långt det är möjligt bör de avse alla transportsätt.
- 7) Man förespråkade en frivillig ordning med säkerhetsgodkända speditörer och ”known shipper”.

Dessa slutsatser ligger i linje med kommissionens strategi för att bekämpa terrorism¹⁴ och utgör grundvalen i kommissionens förslag.

• Extern experthjälp

Kommissionen har fått expertråd från flera olika håll: branschaktörer, företagsrepresentanter, skydds- och transportsakkunniga samt medlemsstaternas myndigheter.

• Konsekvensanalys

Olika alternativ har utretts. I en bred extern studie, ”The impact of possible European legislation to improve transport security”, fastställs de mest kostnadseffektiva åtgärderna, och det är de som ligger till grund för det här förslaget. Studien finns på http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks

Medlemsstaterna

Medlemsstaterna skulle enligt förslaget bli skyldiga att införa ett nationellt system för att klassa sökande som uppfyller kraven som säker aktör. Medlemsstaterna får antingen anta nya säkerhets- och skyddsbestämmelser eller använda redan befintliga. Även om det kostar att införa nationella system bör det kunna gå att utnyttja redan existerande skyddsåtgärder. Med förslaget kan medlemsstaternas myndigheter få driva systemet på kostnadsneutral grund.

¹⁴ Se fotnoterna 7, 9, 10, 11 och 12

Branscher

I förslaget finns det inga åtgärder som försörjningskedjans aktörer måste vidta. Det föreslagna systemet med säker aktör är frivilligt. Användarna kan förvänta sig fördelar i form av lättnader och förenklingar i fråga om säkerhetskontroller i tullen och marknadsföra sig själva som aktörer med höga skyddsnormer gentemot sina partner i försörjningskedjan. Aktörer som anser att deras verksamhet inte kräver höga skyddsnormer kan besluta att inte delta i systemet.

Kommissionen

Inga skyldigheter förutom att slå vakt om fördragen.

3. Rättsliga aspekter

• Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Kommissionen föreslår att Europaparlamentet och rådet så snart som möjligt antar denna förordning om förbättrade skyddsåtgärder i försörjningskedjan. Förslaget kompletterar andra redan existerande transportskyddsåtgärder.

Följande principer ligger till grund för de åtgärder som behövs för att förbättra skyddet i försörjningskedjan:

- Skyddsåtgärderna i försörjningskedjan kräver ett aktivt partnerskap på skyddsområdet mellan medlemsstaterna och branschen.
- Skyddsåtgärderna i försörjningskedjan kompletterar de transportskyddsåtgärder som redan finns inom områdena för luftfart och sjöfart, även på flygplatser och i hamnar.
- Medlemsstaterna skall vara skyldiga att införa nationella, inbördes kompatibla, system för att öka skyddet i försörjningskedjan.
- Frivilliga ramar för aktörer med minimikrav, som aktörer i fyra specifika kategorier av försörjningskedjans verksamhet skall uppfylla för att klassas som säker aktör.
- Säkra aktörer bör omfattas av ett påskyndat förfarande och medges lättnader och förenklingar vid säkerhetskontroller i tullen, och kommer att åtnjuta högre prestige hos sina handelspartner.
- Medlemsstaterna skall utse en behörig skyddsmyndighet för försörjningskedjan som skall ansvara för klassificeringen av säkra aktörer. De får utnämna erkända skyddsorganisationer för försörjningskedjan i detta avseende, förutsatt att dessa uppfyller vissa fastlagda krav.
- Medlemsstaterna skall utse nationella sambandspunkter som skall sköta den nödvändiga kommunikationen både med andra medlemsstater och med kommissionen.
- Klassificering som säker aktör av myndigheter i en medlemsstat skall erkännas av alla medlemsstaters myndigheter.
- Det skall fastställas ett förfarande för hur bestämmelserna skall kunna anpassas till teknisk utveckling.

- **Rättslig grund**

Artikel 71 och artikel 80.2 i fördraget

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån som förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet. Av följande skäl kan målen med förslaget inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna:

- Gemensamma regler och en gemensam ram är nödvändig för en effektiv kamp mot internationell terrorism.
- Förverkligandet av den gemensamma transportmarknaden och fördragets fyra friheter förutsätter en gemensam europeisk strategi för skyddsåtgärderna i försörjningskedjan. Om det funnes flera olika skyddssystem för försörjningskedjan skulle detta kunna skapa inre gränser.
- Enskilda initiativ från en eller flera medlemstater skulle få till följd att de olika medlemsstaterna fick olika skyddsnivåer. Det i sin tur skulle oundvikligen tolkas av EU:s handelspartner som ovilja att ta itu med skyddsfrågor, och situationen skulle kunna utnyttjas för att spela ut medlemsstaterna mot varandra.

Insatser på gemenskapsnivå kommer att bättre kunna bidra till att förslagets mål uppnås. Rambestämmelser för hela EU med samma krav för aktörer från alla medlemsstater kommer att vidmakthålla en gemensam skyddsstrategi för försörjningskedjan och förhindra att skyddsåtgärder åter fastställs på nationell nivå.

Förslaget är begränsat till de bestämmelser som krävs för att skapa en gemenskapsram:

- En enhetlig strategi, enligt vilken medlemsstaterna är skyldiga att införa de gemensamma gemenskapsramarna för att transportmarknaden skall fortsätta att fungera och det är frivilligt för aktörerna att delta, men där det klart och tydligt påpekas att det är nödvändigt för alla aktörer i försörjningskedjan att förbättra skyddsförvaltningen.
- Gemensamma minimikrav i fråga om skydd för de grupper av aktörer som arbetar med försörjningskedjan i landtransporter. Ett ömsesidigt erkännande av klassificeringen säkra aktörer som skall göra det möjligt för säkra aktörer att åtnjuta förenklingar och lättnader på nationell nivå och slippa risken för diskriminering.
- Ett system som kompletterar befintliga tullregler i gemenskapen och möjliggör uppdateringar som följer den internationella utvecklingen, t.ex. när det gäller standardisering.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är ligger i linje med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

- Förslaget bygger på hur verkligheten ser ut för försörjningskedjan. Man undviker storskaliga föreskrivande åtgärder som skulle vara mycket svåra, eller rentav omöjliga, för medlemsstaterna att genomföra och övervaka. I stället uppmanas aktörerna att investera i skyddsåtgärder i försörjningskedjan, väl medvetna om att deras investeringar ligger i linje med de enhetliga EU-kraven och att frivilliga i utbyte medges lättnader när det gäller säkerhetskontroller och förenklingar av eventuella administrativa hinder.
- Medlemsstaterna har genom rådet medgivit att det är nödvändigt att öka säkerheten i försörjningskedjan.
- Medlemsstaterna kan hålla ner kostnaderna till ett minimum. Medlemsstaterna kommer att behöva inrätta ett system för klassificeringen av säkra aktörer, men skulle i detta sammanhang kunna använda befintliga modeller på området landtransportskydd och tull. De kan söka praktisk hjälp av erkända organisationer som sysslar med skydd i försörjningskedjan. De kan besluta att klassificeringsförfarandet blir kostnadsneutralt för myndigheterna. Regionala och lokala myndigheter kommer inte att delta, om inte medlemsstaten beslutar annat.

Kostnaderna är försumbara för gemenskapen: det enda kommissionen behöver göra är att slå vakt om fördraget i vanlig ordning. Aktörer som vill investera i skyddsåtgärder kommer nu att veta att deras investeringar ligger i linje med EU-kraven. Ny forskning visar att ett antal kostnadsfaktorer, både för transportkedjan och för berörda företag, skulle medföra positiva sidoeffekter i och med de förbättrade skyddsåtgärderna.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: förordning. Av nedanstående skäl skulle andra rättsakter inte vara lämpliga.

Man övervägde om kommissionen skulle föreslå en förordning eller ett direktiv. Valet av förordning är ligger helt i linje med skyddslagstiftningen för sjöfart, luftfart och flygplatser. Förordningen är förenlig med tullagstiftningen och kan komplettera den i de fall där försörjningskedjan uppfyller tullkraven.

De internationella riskerna för terrorattacker ställer krav på en enhetlig, parallell och samstämmig strategi från medlemsstaterna för att införa bestämmelser som effektivt motverkar terrorhotet. En förordning är det mest effektiva verktyget för detta.

Förslaget i sig är mycket enkelt – det finns inga behov av allmänna mål eller principer som skulle kunna byggas på av medlemsstaterna. De centrala delarna kan genomföras omedelbart för att åtgärda det otillfredsställande skyddsläget utan att det behövs några nationella tillämpningsföreskrifter, eftersom det är fråga om en förordning.

En förordning var därför det lämpligaste valet.

4. Budgetkonsekvenser

Inga.

5. Ytterligare upplysningar

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Detta förslag är av betydelse för EES och bör därför gälla i hela EES.

- **Närmare redogörelse för förslaget**

Kommissionen anser det lämpligt att grunda förordningen på artikel 71 i EG-fördraget, utan att det påverkar tillämpningen av medlemsstaternas nationella skyddsbestämmelser och åtgärder som kan vidtas inom ramen för avdelning VI i fördraget om Europeiska unionen.

SÄRSKILDA ÖVERVÄGANDEN

Artikel 1:

I denna artikel fastställs förordningens syfte.

Artikel 2:

I denna artikel definieras ”försörjningskedja”.

Artikel 3:

I denna artikel fastställs förordningens tillämpningsområde.

Artikel 4:

I denna artikel föreskrivs att medlemsstaterna skall utse en behörig skyddsmyndighet för försörjningskedjan.

Artikel 5:

I denna artikel föreskrivs att medlemsstaterna skall inrätta ett system för klassificering av aktörer i försörjningskedjan som säker aktör och fördelarna med denna klassificering redovisas.

Artikel 6:

I denna artikel redogör man för fördelarna med statusen som säker aktör (påskyndad behandling) och möjligheten att neka fördelarna för en säker aktör.

Artikel 7:

I denna artikel föreskrivs att medlemsstaterna skall erkänna varandras beviljande av status.

Artikel 8:

I denna artikel fastställs de villkor enligt vilka status som säker aktör får beviljas.

Artikel 9:

I denna artikel föreskrivs möjligheten att återkalla eller upphäva en klassificering som säker aktör.

Artikel 10:

I denna artikel föreskrivs att medlemsstaterna skall införa ett förfarande för beviljande, antingen direkt genom en myndighet eller genom godkända organisationer för skydd i försörjningskedjan. Registren över säkra aktörer skall vara tillgängliga för nationella myndigheter, sambandspunkterna och kommissionen.

Artikel 11:

I denna artikel föreskrivs att en sambandspunkt skall utses för skydd i försörjningskedjan som en kontaktpunkt för medlemsstaterna och kommissionen.

Artikel 12:

I denna artikel föreskrivs att medlemsstaterna skall deras nationella system för beviljande av säkra aktörer övervakas på lämpligt sätt.

Artikel 13:

I denna artikel föreskrivs att de tekniska kraven i bilagorna till förordningen får ändras eller kompletteras i enlighet med förfarandet i beslut 1999/468/EG.

Artikel 14:

I denna artikel föreskrivs att kommissionen skall biträdas av en kommitté bestående av företrädare för medlemsstater.

Artikel 15:

Denna artikel behandlar sekretessbelagd information.

Artikel 16:

Denna artikel behandlar ikraftträdandet.

Bilaga 1–4:

Innehåller närmare villkor för när avsändare, transportföretag, speditörsföretag, magasin, lagerlokal eller inlandsterminal får beviljas status som säkra aktörer.

Bilaga 5:

Innehåller närmare bestämmelser för hur aktörerna skall genomföra riskbedömningar.

Bilaga 6:

Denna bilaga innehåller de specifika krav som en erkänd organisation för skydd i försörjningskedjan måste uppfylla.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om förbättrat skydd i försörjningskedjan

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag¹⁵,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁶,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁷,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget¹⁸, och

av följande skäl:

- (1) Säkerhetstillbud och terrorism hör till de allvarligaste hoten mot de ideal i fråga om demokrati, frihet och fred som utgör själva grunden för Europeiska unionen.
- (2) Försörjningskedjan bör skyddas mot säkerhetstillbud. Ett sådant skydd gagnar både dem som använder transporterna, arbetstagarna, ekonomin och samhället som helhet.
- (3) Europeiska rådet har krävt ökad säkerhet för alla former av transportsystem, bland annat genom stärkta rättsliga ramar och förbättrade förebyggande mekanismer¹⁹.
- (4) Det har nyligen gjorts stora förbättringar i Europa när det gäller skyddet i luftfarts-²⁰ och sjöfartstransporterna²¹. Ytterligare förbättringar är att vänta efter de nyligen antagna skyddsåtgärderna för hamnar²².
- (5) Skyddsnivåerna i försörjningskedjan inom andra områden än de ovan nämnda förblir otillfredsställande utan gemenskapsbestämmelser.

¹⁵ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁶ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁷ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁸ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁹ Europeiska unionens råds uttalande om bekämpande av terrorism av den 25 mars 2004, 7906/2004 den 29 mars 2004.

²⁰ Förordning (EG) nr 2320/2002, EGT L 355, 30.12.2002, s. 1.

²¹ Förordning (EG) nr 725/2004, EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

²² Direktiv (EG) nr 65/2005, EUT L 310, 25.11.2005, s. 28.

- (6) Det är nödvändigt att förbättra skyddsnivån i den del av försörjningskedjan som sker med landtransporter i Europa. Skyddsmålet bör kunna uppnås genom att lämpliga åtgärder antas utan att det påverkar medlemsstaternas bestämmelser inom området nationell säkerhet och de åtgärder som kan vidtas enligt avdelning VI i fördraget om Europeiska unionen.
- (7) Varje åtgärd måste ta hänsyn till att försörjningskedjan består av ett stort antal aktörer och driftsmodeller, vilket gör att åtgärder liknande dem som gäller för luft- och sjöfartstransporter är olämpliga på kort sikt.
- (8) Varje åtgärd bör säkerställa fri handel och möjliggöra skärpta minimikrav i fråga om skydd.
- (9) Medlemsstaterna bör införa ett system för klassificering av aktörer inom försörjningskedjan som säkra aktörer om de är etablerade i gemenskapen och om de kan visa att de uppfyller vissa minimikrav i fråga om skydd. Systemet bör vara kompatibelt med de skyddsprogram för försörjningskedjan som utvecklas för globala försörjningskedjor.
- (10) Aktörer inom försörjningskedjan tillhör någon av följande kategorier: förberedelse och avsändning av gods från produktionsplatsen, transport av gods, befordran av gods, lagring eller verksamhet vid inlandsterminal.
- (11) Minimiskyddskrav bör fastställas för var och en av aktörskategorierna inom försörjningskedjan. Medlemsstaterna får införa strängare krav för aktörer som är etablerade på deras territorium.
- (12) Ett system med säkra aktörer skulle vara till fördel för myndigheter och affärsidkande aktörer.
- (13) Ett system med säkra aktörer skulle göra det möjligt för skyddsmyndigheterna att koncentrera sina kontrollresurser på de aktörer som inte kan bereda sig för att uppfylla minimiskyddskraven och då göra detta i form av en gemensam säkerhetskampanj på europeisk nivå.
- (14) Klassificeringen som säker aktör bör erkännas i hela Europeiska unionen.
- (15) Medlemsstaterna bör medge säkra aktörer lättnader i fråga om säkerhetskontroller och förenkla säkerhetskontrollerna vid de yttre gränserna och, om det är möjligt, tillämpa ett påskyndat förfarande, utan att de förlorar rätten att genomföra säkerhetskontroller på säkra aktörer.
- (16) Säkra aktörer skulle dessutom kunna visa marknaden att de har möjlighet att hålla försörjningskedjan fri från säkerhetsöverträdelser, särskilja sig på ett positivt sätt från andra aktörer och införa en positiv trend när det gäller företags skyddstänkande.
- (17) Medlemsstaterna bör se till att det finns en förteckning över säkra aktörer tillgänglig för andra medlemsstaters myndigheter och för kommissionen.
- (18) Klassificeringen som säker aktör bör erkännas i hela Europeiska unionen, men bör kunna återkallas av den medlemsstat som gjort klassificeringen om det visar sig att aktören på ett allvarligt sätt har överträtt de villkor som låg till grund för

klassificeringen. Klassificeringen bör ha begränsad giltighetstid, men kunna förnyas. En medlemsstat får neka lättnader och förenklingar om den upptäcker att en aktör som klassats som säker aktör av en annan medlemsstat inte uppfyller minimiskyddskraven.

- (19) Medlemsstaterna kan utse erkända skyddsorganisationer för försörjningskedjan som har till uppgift att bedöma om den som ansöker om att klassas som säker aktör uppfyller de fastlagda villkoren.
- (20) Medlemsstaterna bör utse en skyddsmyndighet för försörjningskedjan.
- (21) Medlemsstaterna bör utse en nationell sambandspunkt som sköter förbindelserna mellan kommissionen och medlemsstaterna.
- (22) Medlemsstaterna bör övervaka tillämpningen av systemet bland aktörerna i försörjningskedjan.
- (23) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter²³. Det bör fastställas ett förfarande för anpassning av denna förordning med hänsyn till den utveckling som internationella instrument genomgår och, mot bakgrund av gjorda erfarenheter, för anpassning eller komplettering av de enskilda bestämmelserna i bilagorna till denna förordning, utan att förordningens tillämpningsområde utvidgas.
- (24) Målet med den föreslagna förordningen, nämligen införande av ett gemensamt system för skydd i försörjningskedjan, ett gemensamt system med säkra aktörer och behovet av att se till att nationella klassificeringar som säker aktör erkänns på hela den gemensamma transportmarknaden, kan på grund av denna förordnings europeiska dimension, bättre uppnås på gemenskapsnivå. Gemenskapen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel är denna förordning begränsad till de minimiskyddskrav som krävs för att man skall uppnå målen med skyddet i försörjningskedjan, och går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. I denna förordning fastställs gemensamma bestämmelser för att förbättra skyddet i försörjningskedjan vid landtransporter mot bakgrund av hotet om säkerhetstillbud.
2. Syftet enligt punkt 1 skall uppnås genom att
 - a) varje medlemsstat inrättar ett system för klassificering av aktörer i försörjningskedjan som *säker aktör*,

²³ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- b) det fastställs minimikrav i fråga om den skyddsnivå en aktör måste uppfylla för att klassas som säker aktör,
- c) lämpliga övervakningsmekanismer införs.

Artikel 2

Definition

I denna förordning avses med *försörjningskedja* alla de processer och aktörer som är inblandade i förberedelse av gods för transport och landtransport av gods från en produktionsplats till en leveransplats inom Europeiska gemenskapens territorium.

Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Denna förordning skall gälla för skyddet i försörjningskedjan och avser skydd av last, transport och, i lämpliga fall, försörjningskedjerelaterad infrastruktur inom Europeiska gemenskapens territorium.
2. Bestämmelserna i denna förordning skall gälla för alla aktörer som är inblandade i någon av följande verksamheter:
 - a) Förberedelse av gods för avsändning och avsändning av gods från produktionsplatsen.
 - b) Transport av gods.
 - c) Befordran av gods.
 - d) Lagring eller verksamhet vid inlandsterminal.
3. Denna förordning skall inte påverka tillämpningen av
 - a) gemenskapens bestämmelser om luftfartsskydd²⁴,
 - b) gemenskapens bestämmelser om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar²⁵,
 - c) gemenskapens bestämmelser om ökat hamnskydd²⁶,
 - d) gemenskapens och internationella bestämmelser om transport av farligt gods²⁷ och kärnämnen²⁸,

²⁴ Förordning (EG) nr 2320/2002, EGT L 355, 30.12.2002, s. 1.

²⁵ Förordning (EG) nr 725/2004, EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

²⁶ Direktiv (EG) nr 65/2005, EUT L 310, 25.11.2005, s. 28.

²⁷ Rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994, i dess ändrade lydelse, om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg, EGT L 319, 12.12.1994, s. 7. Rådets

- e) gemenskapens tullbestämmelser²⁹.

Artikel 4

Skyddsmyndighet för försörjningskedjan

Medlemsstaterna skall utse en skyddsmyndighet för försörjningskedjan som skall samordna, genomföra och övervaka tillämpningen av de skyddsåtgärder som fastställs i denna förordning.

Artikel 5

Säker aktör

1. Inom 18 månader från denna förordnings antagande skall medlemsstaterna inrätta ett system för klassificering av aktörer inom försörjningskedjan som säker aktör.
2. Alla aktörer som är inblandade i någon av följande verksamheter inom försörjningskedjan kan ansöka om att klassas som säker aktör:
 - a) Förberedelse av gods för avsändning och avsändning av gods från produktionsplatsen.
 - b) Transport av gods.
 - c) Befordran av gods.
 - d) Lagring eller verksamhet vid inlandsterminal.
3. Ansökan skall ställas till skyddsmyndigheten i det land där den sökande är etablerad.
4. En säker aktör är en aktör som kan hålla de led i försörjningskedjan som står under dennes ansvar fria från säkerhetsöverträdelser.
5. Medlemsstaterna skall informera Europeiska kommissionen när de har inrättat sitt system för klassificering av säkra aktörer.

Artikel 6

Säkra aktörers förmåner

1. Medlemsstaterna skall ge säkra aktörer förmåner i form av lättnader och förenklingar i fråga om säkerhetskontroller ("påskyndat förfarande").

direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg, EGT L 235, 17.9.1996, s. 25. Rådets direktiv 1999/36/EG av den 29 april 1999 om transportabla tryckbärande anordningar, EGT L 138, 1.6.1999, s. 20.

²⁸ Rådets direktiv 2003/122/Euratom av den 22 december 2003 om kontroll av slutna radioaktiva strålkällor med hög aktivitet och herrelösa strålkällor, EUT L 346, 31.12.2003, s. 57.

²⁹ Förordning (EG) nr 648/2005, EUT L 117, 4.5.2005, s. 13.

2. Lättnaderna och förenklingarna skall bland annat innebära att säkra aktörer får flytta sin last enligt andra regler än dem som gäller för andra aktörer. Reglerna i fråga skall bland annat innebära lindrigare säkerhetskontroller.
3. Medlemsstaterna får verifiera att den som utger sig för att vara säker aktör verkligen är det genom att kontakta den behöriga sambandspunkten.
4. En medlemsstat får neka att tillämpa punkterna 1 och 2 i fråga om en säker aktör från en annan medlemsstat om aktören bryter mot skyddsbestämmelserna på ett allvarligt sätt. Medlemsstaten skall genast informera de andra medlemsstaterna och kommissionen, och hänskjuta ärendet till den kommitté som inrättas genom artikel 14. Artiklarna 9 och 12 skall tillämpas.

Artikel 7

Ömsesidigt erkännande

Klassificering som säker aktör i en medlemsstat skall erkännas av myndigheterna i alla medlemsstater.

Artikel 8

Klassificering

1. En aktör skall klassas som säker aktör om den kan visas att den
 - a) har upprättat, genomfört och dokumenterat ett säkerhetsledningssystem,
 - b) garanterar att resurser för att motverka eventuella säkerhetsrisker finns tillgängliga för de led i försörjningskedjan som aktören ansvarar för,
 - c) har ett säkerhetsledningssystem som går att förbättra löpande,
 - d) uppfyller de särskilda kraven i bilagorna,
 - e) i tillämpliga fall, uppfyller kraven enligt de bestämmelser som avses i artikel 3.3.
2. Klassificeringen som säker aktör skall gälla för tre år. Klassificeringen kan förnyas om aktören i fråga fortsätter att uppfylla minimikraven i denna förordning.
3. Den som är godkänd ekonomisk aktör i enlighet med artikel 5a i förordning (EG) nr 648/2005³⁰ skall anses uppfylla kriterierna i punkt 1, under förutsättning att kriterierna för godkänd ekonomisk aktör är identiska eller jämförbara med dem.

³⁰ EUT L 117, 4.5.2005, s. 13.

Artikel 9

Återkallande eller tillfälligt upphävande av klassificering

1. Medlemsstaterna skall anta bestämmelser som gör det möjligt att återkalla klassificeringen som säker aktör om det visar sig att aktören på ett allvarligt sätt eller upprepade gånger överträtt villkoren för klassificeringen.
2. Klassificeringen som säker aktör kan också återkallas till följd av kontroller av genomförande och efterlevnad i enlighet med artikel 12.
3. Om klassificeringen som säker aktör återkallas får aktören lämna in en ny ansökan först efter två år.
4. Medlemsstaterna skall anta bestämmelser som gör det möjligt att tillfälligt upphäva klassificeringen som säker aktör om det visar sig att aktören på annat sätt överträtt villkoren för klassificeringen.
5. Klassificeringen kan återfås när skyddsmyndigheten för försörjningskedjan är säker på att överträdelserna har åtgärdats.

Artikel 10

Klassificeringsförfaranden

1. Skyddsmyndigheten skall ansvara för klassificeringen som säker aktör. Varje medlemsstat skall upprätta ett register över samtliga säkra aktörer. Registret skall vara tillgängligt för medlemsstaternas skyddsmyndigheter, för sambandspunkter och för kommissionen.
2. Varje säker aktör skall ges ett identifieringsnummer som börjar med medlemsstatens landskod.
3. Medlemsstaterna får utse erkända skyddsorganisationer för försörjningskedjan för det ändamål som avses i punkt 1. Erkända skyddsorganisationer skall uppfylla villkoren i bilaga 6.

Artikel 11

Sambandspunkt för skyddsåtgärder i försörjningskedjan

1. Medlemsstaterna skall utse en sambandspunkt för skyddsåtgärder i försörjningskedjan.
2. Sambandspunkten skall utgöra kontaktpunkt för kommissionen och andra medlemsstater och underlätta, följa upp och informera om tillämpningen av skyddsåtgärderna.

Artikel 12

Genomförande och kontroll av efterlevnaden

Medlemsstaterna skall säkerställa adekvat övervakning av systemet med säkra aktörer och av de erkända skyddsorganisationerna.

Artikel 13

Ändringar

Bilagorna får ändras eller kompletteras med närmare tekniska krav i enlighet med förfarandet i artikel 14, utan att denna förordnings tillämpningsområde utvidgas.

Artikel 14

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna och med en företrädare för kommissionen som ordförande.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG³¹ tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
3. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.
4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 15

Sekretess och spridning av information

1. Vid tillämpningen av denna förordning skall kommissionen, i enlighet med beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom³², vidta lämpliga åtgärder för att skydda sekretessbelagd information som den har tillgång till eller som medlemsstaterna har lämnat till kommissionen.
2. Medlemsstaterna skall vidta likvärdiga åtgärder i enlighet med gällande nationell lagstiftning.

³¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

³² EGT L 317, 3.12.2001, s. 1.

Artikel 16

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA 1

Avsändare

(förberedelse av gods för avsändning och avsändning av gods från produktionsplatsen)

För att klassas som säker aktör måste avsändarens säkerhetsledningssystem vara baserat på en riskbedömning och omfatta följande:

Fysiskt skydd: Alla byggnader och fastigheter skall vara skyddade mot obehörigt tillträde och skydda mot intrång utifrån. Fysiskt skydd skall bland annat omfatta följande:

- Lås på inner- och ytterdörrar, fönster, grindar och staket.
- Belysning inom och utanför anläggningen, även på parkeringsplatser.
- Parkeringsplatser för privata fordon avskilda från avsändnings-, lastnings- och fraktområden.
- Interna/externa kommunikationssystem för att kontakta intern säkerhetspersonal eller lokala brottsbekämpande organ.

Tillträdeskontroller: Tillträde till avsändnings-, lastnings- och fraktområden skall vara förbjudet för obehöriga. Kontrollerna skall bland annat omfatta

- systematisk helsäker identifiering av alla anställda, besökare och affärskontakter,
- åtgärder för att försvåra tillträdet för obehöriga/oidentifierade personer.

Administrativ säkerhet: Hanteringen av inkommande och utgående gods skall omfatta skyddsåtgärder mot införande, utbyte eller förlust av material. Administrativ säkerhet skall uppnås på följande sätt:

- En skyddschef skall utses för att övervaka intag/uttag av last.
- Lasten skall vara korrekt märkt, vägd, räknad och åtföljas av de dokument som krävs.
- Det skall kontrolleras att förseglingar eller andra skyddsanordningar på inkommande last är intakta.
- Det skall finnas rutiner för att förse utgående last med förseglingar eller andra skyddsanordningar.
- Det skall finnas ett system för att upptäcka och rapportera saknat och överflödigt gods.
- Förflyttningar av inkommande och utgående gods skall spåras.
- Tomma och fulla lastenheter skall lagras på ett sådant sätt att obehörigt tillträde förhindras.
- Det skall finnas rutiner för hantering av oegentligheter eller illegal verksamhet som företaget upptäcker eller misstänker.

Personalsäkerhet: Företag skall fastställa interna rutiner för att noggrant kontrollera arbetssökande och deras ansökningshandlingar, dock med beaktande av lagstiftningen på områdena likabehandling och skydd av personuppgifter. Sådana interna rutiner kan omfatta bakgrundskontroller och andra kontroller beroende på vilka arbetsuppgifter det rör sig om.

Dokumentationsrutiner: Företagen skall se till att dokumentationen är fullständig, läsbar, korrekt och inlämnad i tid.

Informationssäkerhet: All informationshantering i samband med försörjningskedjan skall vara säker.

Säkerhetsutbildning och säkerhetsmedvetenhet: Anställda skall erbjudas utbildning i säkerhetsmedvetenhet. Utbildningen skall lära de anställda hur de känner igen möjliga skyddsrisiker, hur de behåller produkterna intakta, hur de upptäcker obehöriga personer och hur de skall agera i en sådan situation. Utbildningen skall uppmuntra de anställda att aktivt delta i säkerhetskontroller.

BILAGA 2

Transportföretag

För att klassas som säker aktör måste transportföretagets säkerhetsledningssystem vara baserat på en riskbedömning och omfatta följande:

Fysiskt skydd: Alla byggnader, fastigheter och transportmedel skall vara skyddade mot obehörigt tillträde och skydda mot intrång utifrån. Fysiskt skydd skall bland annat omfatta följande:

- Lås på inner- och ytterdörrar, fönster, grindar och staket.
- Staket runt hela området, tillräcklig belysning inom och utanför anläggningen, även på parkeringsplatser.
- Parkeringsplatser för privata fordon avskilda från avsändnings-, lastnings- och fraktområden.
- Interna/externa kommunikationssystem för att kontakta intern säkerhetspersonal eller lokala brottsbekämpande organ.

Tillträdeskontroller: Tillträde till lokaler och transportmedel skall vara förbjudet för obehöriga. Kontrollerna skall bland annat omfatta

- systematisk helsäker identifiering av alla anställda, besökare och affärskontakter,
- åtgärder för att försvåra tillträdet för obehöriga/oidentifierade personer.

Administrativ säkerhet: Det skall finnas rutiner för att förhindra att odokumenterat material förs in i transportmedlet och i lasten och för att förhindra att obehörig personal får tillträde. Administrativ säkerhet skall uppnås på följande sätt:

- Last och lastutrustning skall vara korrekt märkt, räknad och åtföljas av de dokument som krävs.
- Det skall kontrolleras att förseglingar och andra skyddsanordningar är intakta när lasten tas emot för transport.
- Det skall finnas rutiner för att säkerställa att förseglingar och andra skyddsanordningar är intakta när lasten lämnas över.
- Det skall finnas ett system för att upptäcka och rapportera saknat gods.
- Förflyttningar av inkommande och utgående gods och transportmedel skall spåras.
- Det skall finnas rutiner för hantering av oegentligheter eller illegal verksamhet som företaget upptäcker eller misstänker.

Om odokumenterat material eller tecken på manipulation upptäcks skall det göras en fysisk kontroll av tillgängliga delar av transportmedlet och av lättillgängliga områden runt transportmedlet. Det skall finnas rutiner för hur sådana fall skall rapporteras.

Personalsäkerhet: Företag skall fastställa interna rutiner för att noggrant kontrollera arbetssökande och deras ansökningshandlingar, dock med beaktande av lagstiftningen på områdena likabehandling och skydd av personuppgifter. Sådana interna rutiner kan omfatta bakgrundskontroller och andra kontroller beroende på vilka arbetsuppgifter det rör sig om.

Dokumentationsrutiner: Företagen skall se till att dokumentationen är fullständig, läsbar, korrekt och inlämnad i tid.

Informationssäkerhet: All informationshantering i samband med försörjningskedjan skall vara säker.

Bestämmelser om säkert fraktflöde: Företag får, efter en kontroll av innehållet, uppgradera last från aktörer som inte klassats som säkra aktörer till säker last. Om det inte görs en sådan kontroll eller om det inte går att betrakta lasten som del i en säker försörjningskedja får påskyndat förfarande nekas.

Säkerhetsutbildning och säkerhetsmedvetenhet: Anställda skall erbjudas utbildning i säkerhetsmedvetenhet. Utbildningen skall lära de anställda hur de känner igen möjliga skyddsrisiker, hur de behåller produkterna intakta, hur de upptäcker obehöriga personer och hur de skall agera i en sådan situation. Utbildningen skall uppmuntra de anställda att aktivt delta i säkerhetskontroller.

BILAGA 3

Speditionsfirma

För att klassas som säker aktör måste speditionsfirmans säkerhetsledningssystem vara baserat på en riskbedömning och omfatta följande:

Tillträdeskontroller: Tillträde till lokalerna skall vara förbjudet för obehöriga. Kontrollerna skall bland annat omfatta helsäker identifiering av alla anställda, besökare och affärskontakter liksom åtgärder för att försvåra tillträdet för obehöriga och oidentifierade personer.

Administrativ säkerhet: Rutinerna skall omfatta hantering av oegentligheter eller illegal verksamhet som företaget upptäcker eller misstänker.

Dokumenthantering: Speditionsfirmor skall göra sitt yttersta för att se till att all dokumentation som lämnas in och används vid tullbehandling av gods är läsbar och skyddas mot utbyte, förlust eller införande av felaktig information. Dokumenthanteringen skall garantera att

- den erhållna informationen är tillförlitlig, däribland avsändarens och mottagarens namn och adress, första och andra kontaktperson, beskrivning, vikt, kvantitet och måtenhet (t.ex. lådor, kartonger osv.) för godset,
- saknat och överflödigt gods registreras, rapporteras och utreds,
- förflyttningar av inkommande och utgående last spåras,
- datorer och information skyddas mot obehörig tillgång.

Personalsäkerhet: Företag skall fastställa interna rutiner för att noggrant kontrollera arbetssökande och deras ansökningshandlingar, dock med beaktande av lagstiftningen på områdena likabehandling och skydd av personuppgifter. Sådana interna rutiner kan omfatta bakgrundskontroller och andra kontroller beroende på vilka arbetsuppgifter det rör sig om.

Dokumentationsrutiner: Företagen skall se till att lastspecifikationer, fraktsedlar och andra transportdokument är fullständiga, läsbara, korrekta och inlämnade i tid.

Informationssäkerhet: All informationshantering i samband med försörjningskedjan skall vara säker.

Bestämmelser om säkert fraktflöde: Företag får, efter en kontroll av innehållet, uppgradera last från aktörer som inte klassats som säker aktör till säker last. Om det inte görs en sådan kontroll eller om det inte går att betrakta godset som del i en säker leveranskedja får "påskyndat förfarande" nekas.

Säkerhetsutbildning och säkerhetsmedvetenhet: Anställda skall erbjudas utbildning i säkerhetsmedvetenhet. Utbildningen skall lära de anställda hur de känner igen möjliga säkerhetsrisker, hur de behåller produkterna intakta, hur de upptäcker obehöriga personer och hur de skall agera i en sådan situation. Utbildningen skall uppmuntra de anställda att aktivt delta i säkerhetskontroller och inbegripa

- ett erkännande av att den anställda har deltagit aktivt i säkerhetskontroller,
- utbildning i dokumentförfalskning och kontroll av datasäkerhet.

BILAGA 4

Lagring eller verksamhet i inlandsterminaler (även inlandshamnar*)

För att klassas som säker aktör måste ett företaget som lagrar eller bedriver verksamhet i inlandsterminaler eller inlandshamnar ha ett säkerhetsledningssystem som är baserat på en riskbedömning och som omfattar följande:

Fysiskt skydd: Alla byggnader skall vara uppförda av material som förhindrar obehörigt tillträde och skyddar mot intrång utifrån. Fysiskt skydd skall omfatta följande:

- Lås för inner- och ytterdörrar, fönster, grindar och staket.
- Belysning inom och utanför anläggningen, även på parkeringsplatser.
- Parkeringsplatser för privata fordon avskilda från avsändnings-, lastnings- och fraktområdena.
- Interna/externa kommunikationssystem för att kontakta intern säkerhetspersonal eller lokala brottsbekämpande organ.

Tillträdeskontroller: Tillträde till lokalerna skall vara förbjudet för obehöriga. Kontrollerna skall bland annat omfatta

- systematisk helsäker identifiering av alla anställda, besökare och affärskontakter,
- åtgärder för att försvåra tillträdet för obehöriga/oidentifierade personer.

Administrativ säkerhet: Det skall finnas rutiner för att förhindra att odokumenterat material förs in i lagerlokaler eller inlandsterminaler (inkl. inlandshamnar). Administrativ säkerhet skall uppnås på följande sätt:

- En särskild skyddschef skall utses för att övervaka intag/uttag av last.
- Det skall kontrolleras, mot transportdokumenten, att last och utrustning är korrekt märkt, räknad och att de åtföljs av de dokument som krävs.
- Det skall kontrolleras att förseglingar och andra skyddsanordningar på inkommande last är intakta.
- Det skall finnas rutiner för att förse utgående last med förseglingar och andra skyddsanordningar.
- Det skall finnas rutiner för att upptäcka och rapportera saknat och överflödigt gods.
- Det skall finnas rutiner för hur oegentligheter eller illegal verksamhet som företaget upptäcker eller misstänker skall hanteras.
- Tomma och fulla lastenheter skall lagras på ett sådant sätt att obehörigt tillträde förhindras.
- Tillgång till last eller tomma lastenheter skall förhindras.

Personalsäkerhet: Företag skall fastställa interna rutiner för att noggrant kontrollera arbetssökande och deras ansökningshandlingar, dock med beaktande av lagstiftningen på områdena likabehandling och skydd av personuppgifter. Sådana interna rutiner kan omfatta bakgrundskontroller och andra kontroller beroende på vilka arbetsuppgifter det rör sig om.

Informationssäkerhet: All informationshantering i samband med försörjningskedjan skall vara säker.

Bestämmelser om säkert fraktflöde: Företag får, efter en kontroll av innehållet, uppgradera last från aktörer som inte klassats som säker aktör till säker last. Om det inte görs en sådan kontroll eller om det inte går att betrakta lasten som del i en säker försörjningskedja får påskyndat förfarande nekas.

Säkerhetsutbildning och säkerhetsmedvetenhet: Anställda skall erbjudas utbildning i säkerhetsmedvetenhet. Utbildningen skall lära de anställda hur de känner igen möjliga säkerhetsrisker, hur de behåller produkterna intakta, hur de upptäcker obehöriga personer och hur de skall agera i en sådan situation. Utbildningen skall uppmuntra de anställda att aktivt delta i säkerhetskontroller.

* Under förutsättning att förordning (EG) nr 725/2004 inte gäller.

BILAGA 5

Riskbedömning

Riskbedömningen av en aktör skall leda till ett säkerhetsledningssystem. Riskbedömningen måste vara baserad på företagets allmänna situation och inte på en enskild transport och omfatta minst följande steg:

Steg ett – Identifiering av hotbilder:

- Faktisk nyhetsuppföljning av det rådande nationella och internationella läget eller aktuella terroristkampanjer.
- Skyddsmyndigheternas uttalanden om risken för terroristattacker på anläggningar eller verksamhet.
- Hur attraktiv organisationens byggnad, verksamhet eller personal är för en terroristattack.
- Risken för ytterligare skador med tanke på aktörens läge i ett högriskområde.

Steg två – Identifiering av vad som skall skyddas och i synnerhet hur sårbart detta är vid en eventuell terroristattack.

Steg tre – Fastställande av vilka åtgärder som skall vidtas för att minska risken till en godtagbar nivå.

BILAGA 6

Krav som en erkänd skyddsorganisation för försörjningskedjan skall uppfylla

En erkänd skyddsorganisation skall kunna uppvisa belägg för

- ett fläckfritt förflutet när det gäller korruption och bedrägeribekämpning både för organisationen och dess anställda,
- expertkunskaper på områden av betydelse för skyddet i försörjningskedjan,
- lämpligt kunnande om försörjningskedjan, inbegripet kunskap om driftsmässiga krav,
- lämpliga kunskaper om annan säkerhetsrelevant verksamhet som kan komma att påverka skyddet i försörjningskedjan,
- förmåga att bedöma de sannolika säkerhetsriskerna i försörjningskedjan,
- förmåga att upprätthålla och förbättra personalens expertkunskaper när det gäller skydd i försörjningskedjan,
- förmåga att övervaka sin personals kontinuerliga pålitlighet,
- förmåga att upprätthålla lämpliga åtgärder för att förhindra obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhetskänsligt materiel,
- kunskaper om tillämplig nationell och internationell lagstiftning och skyddskrav,
- kunskaper om aktuella säkerhetshot och hotbilder,
- förmåga att känna igen och upptäcka vapen, farliga ämnen och anordningar,
- förmåga att känna igen, på icke-diskriminerande basis, egenskaper och beteendemönster hos personer som kan misstänkas hota säkerheten i försörjningskedjan,
- kunskaper om teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder,
- kunskaper om utrustning och system som används för skydd och övervakning samt om begränsningarna hos sådan utrustning och sådana system.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. FÖRSLAGETS BETECKNING:

Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat skydd i försörjningskedjan.

2. Berörda delar i den verksamhetsbaserade förvaltningen/budgeteringen

Berörda politikområden och verksamheter:

Politikområde(n): Inre vattenvägar, luftfart och sjötransporter

Verksamhet: Genomförande och övervakning av skyddsåtgärder i försörjningskedjan.

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetrubriker (driftsposter och tillhörande tekniska och administrativa stödposter (före detta B.A-poster) inklusive rubriker:

06 02 03 02 Transportskydd

06 02 11 03 Kommittéer

3.2. Åtgärdens och budgetkonsekvensens varaktighet:

Tills vidare med start år 2008.

3.3. Budgettekniska uppgifter (lägg till rader vid behov):

Budgetpost	Typ av utgifter		Nya	EFTA:s bidrag	Deltagande av kandidatländer	Rubrik i budgetplanen
	Icke oblig. utg.	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	Nr
	Icke oblig. utg.	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	Nr

4. ÖVERBLICK ÖVER RESURSER

4.1. Finansiella medel

4.1.1. Förteckning över åtagandebemyndiganden och betalningsbemyndiganden

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt nr		2006	2007	2008	2009	2010	2011 och följande budgetår	Totalt
-----------------	------------	--	------	------	------	------	------	----------------------------	--------

Driftsutgifter³³

Åtagandebemyndiganden (ÅB)	8.1	a	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Betalningsbemyndiganden (BB)		b	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Administrativa utgifter inom referensbeloppet³⁴

Tekniskt och administrativt stöd (icke-diff.)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TOTALT REFERENSBELOPP

Åtagandebemyndiganden		a+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Betalningsbemyndiganden		b+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet³⁵

Personalresurser och utgifter i samband därmed (IDA)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Administrativa kostnader utom personalresurser och kostnader i samband därmed, som inte ingår i referensbeloppet (icke-diff.)	8.2.6	e	0	0	0.056	0.037	0.037	0.037	0.168

Total preliminär finansiell kostnad för stödet

ÅB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		a+c+d+e	0	0	0.056	0.037	0.537	0.037	0.668
BB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		b+c+d+e	0	0	0.056	0.037	0.537	0.037	0.668

³³ Utgifter som inte omfattas av avdelning xx kapitel xx01.

³⁴ Utgifter enligt artikel xx 01 04 i avdelning xx.

³⁵ Utgifter inom kapitel xx 01 förutom artiklarna xx 01 04 eller xx 01 05.

Samfinansieringsuppgifter

Om förslaget skall samfinansieras av medlemsstaterna eller av andra organ (specificera), ange den uppskattade samfinansieringsnivån i nedanstående tabell (lägg till ytterligare rader, om det rör sig om flera organ):

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande organ		2006	2007	2008	2009	2010	2011 och följan de budge tår	Totalt
.....	f							
ÅB TOTALT inklusive samfinansiering	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering.

- Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen,
- i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet³⁶ (dvs. mekanism för flexibilitet eller revidering av budgetplanen).

4.1.3. Påverkan på inkomsterna

Förslaget påverkar inte inkomsterna.

Inkomsterna påverkas enligt följande:

Obs. den metod som använts för att beräkna påverkan på inkomsterna skall redovisas närmare på ett separat blad som bifogas denna finansieringsöversikt.

³⁶ Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

miljoner euro (avrundat till en decimal)

		Före åtgärden (År n-1)	Situation efter åtgärden					
Budgetpost	Inkomster		[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 37
	a) Inkomster i absoluta belopp							
	b) Förändring av inkomster	Δ						

(Om flera inkomstrubriker i budgeten påverkas skall varje rubriks nummer anges i tabellen.)

- 4.2. Personalresurser (heltidsekvivalenter) (inklusive fast anställda, tillfälligt anställda och extern personal) – för närmare uppgifter se punkt 8.2.1.

Årsbehov	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Totalt antal personal	0	0	0	0	0	0

5. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER OCH MÅL FÖR ÅTGÄRDEN

Uppgifter om förslagets bakgrund skall ges i motiveringen. Detta avsnitt av finansieringsöversikten för rättsakt bör innehålla följande särskilda kompletterande uppgifter:

5.1. Behov på kort eller lång sikt

I sitt uttalande om bekämpande av terrorism av den 25 mars 2004 kräver Europeiska rådet³⁸ ökad säkerhet för alla former av transportsystem, stärkta rättsliga ramar och förbättrade förebyggande mekanismer. Detta förslag är ett svar på de behov som finns och på rådets begäran.

Under de senaste åren har Europeiska unionen gjort stora framsteg när det gäller att skydda transportverksamheten från terrorhot. Skyddslagstiftning på EU-nivå finns för luftfart (även flygplatser) och sjöfart. Lagstiftningsprocessen om skydd i hamnar har nu avslutats. Det finns ingen EU-lagstiftning som täcker försörjningskedjan utanför de områden som nämns ovan. Förslaget täpper igen de luckor som funnits när det gäller skydd av olika typer av transport.

5.2. Mervärdet av gemenskapens medverkan, förslagets förenlighet med andra finansieringsinstrument och eventuella synergieffekter

³⁷ Kolumner får läggas till vid behov, t.ex. om åtgärdens varaktighet överstiger 6 år.

³⁸ Europeiska unionens råds uttalande om bekämpande av terrorism av den 25 mars 2004, 7906/2004 den 29 mars 2004.

För att undvika att det på nytt uppstår nationella transportmarknader till följd av nationella skyddsregler för försörjningskedjan, krävs det en gemenskapsstrategi på samma sätt som för sjötransport, hamnar, luftfart och flygplatser.

5.3. Verksamhetsbaserade mål, förväntade resultat och motsvarande indikatorer för förslaget inom ramen för den verksamhetsbaserade förvaltningen

Inga skyldigheter förutom att som vanligt slå vakt om fördragen.

5.4. Genomförandebestämmelser (preliminära)

Ange hur åtgärden³⁹ skall genomföras:

- Centraliserad förvaltning***
 - Direkt av kommissionen.
 - Indirekt genom utläggning på
 - Genomförandeorgan
 - Av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen
 - Nationella organ inom den offentliga sektorn/organ med offentliga förvaltningsuppgifter
- Gemensam eller decentraliserad förvaltning***
 - Med medlemsstater
 - Med tredjeland
- Gemensam förvaltning med internationella organisationer (specificera)***

Kommentarer:

Inga.

³⁹ Om mer än en metod anges skall ytterligare uppgifter lämnas under avsnittet ”Kommentarer” i denna punkt.

6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

6.1. Kontrollsystem

Kommissionen kommer att i vanlig ordning slå vakt om fördraget.

6.2. Utvärdering

6.2.1. Förhandsbedömning

Europeiska rådets uttalande av den 25 mars 2004 om bekämpande av terrorism⁴⁰ är den politiska grundvalen för kommissionens initiativ.

En samrådsprocess inleddes 2004. Detta ledde till att det blev tydligare vilken inriktning eventuella EU-åtgärder borde ha för att förbättra skyddsåtgärderna inom försörjningskedjan för landtransport, och detta kunde stämmas av med medlemsstater och berörda parter.

Samrådsprocessen och konsekvensbedömningen⁴¹ ger vid handen att EU bör beakta följande:

- Skydd i försörjningskedjan handlar om att betänka det otänkbara. Skyddsriskerna gäller gods, transportsätt och infrastruktur. De offentliga myndigheterna kan aldrig garantera ett fullständigt skydd.
- Många företag håller på att införa egna skyddsnormer. Deras partner i försörjningskedjan måste anpassa sig till de nya rutinerna. Transportföretag och andra leverantörer med flera kunder kommer att utsättas för upprepade bedömningar, vilket är onödigt, dyrt och leder till avbrott i verksamheten.
- Utmaningen är att uppnå en så hög skyddsnivå som möjligt utan att handeln äventyras, samtidigt som de administrativa kraven hålls nere till ett minimum.
- Myndigheter och branschfolk behöver samarbeta för att förbättra skyddet i försörjningskedjan. Den ledande principen är att aktörer som frivilligt uppfyller vissa krav och som har granskats av myndigheterna skall medges vissa lättnader och förenklingar.
- En enhetlig strategi för försörjningskedjan kommer att minska skyddsrelaterad konkurrens inom EU. Man kan tänka sig certifiering av företag.

6.2.2. Åtgärder som vidtagits som följd av en interimis-/efterhandsutvärdering (lärdom från tidigare erfarenheter)

Kommissionen har för avsikt att beställa en utvärdering av de antagna åtgärdernas konsekvenser och effekter. Utvärderingen bör göras under 2010 och därefter vart tredje år. Denna regelbundna utvärdering krävs för att kommissionen inom ramen för

⁴⁰ Europeiska unionens råds uttalande om bekämpande av terrorism av den 25 mars 2004, 7906/2004 den 29 mars 2004.

⁴¹ DNV Consulting, "Study on the impacts of possible legislation to improve transport security". Kostnader under 2004 års budget.

kommittéförfarandet skall kunna föreslå eventuella nödvändiga ändringar av det föreslagna systemet. Varje utvärdering beräknas kosta 500 000 euro.

6.2.3. Villkor för och tidsintervall mellan framtida utvärderingar

Se 6.2.2.

7. Bestämmelser om bedrägeribekämpning

Enligt bilaga 6 till den föreslagna förordningen måste en erkänd organisation för skydd i försörjningskedjan ha ett fläckfritt förflutet när det gäller korruption och bedrägeribekämpning både för organisationen och dess anställda.

8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSER

8.1. Mål och finansiella behov för förslaget

Åtagandebemyndiganden, miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål, åtgärder och resultat	Typ av resultat	Genomsnittliga kostnader	2006		2007		2008		2009		2010		2011		TOTALT	
			Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader
Driftsmål nr 1⁴²																
Åtgärd 1																
Resultat 1																
Resultat 2																
Åtgärd 2.																
Resultat 1																
Delsumma mål 1																
Driftsmål nr 2¹																
Åtgärd 1																
Resultat 1																
Delsumma mål 2																
Driftsmål nr n¹																
Delsumma mål n																
TOTALKOSTNAD																

⁴² Enligt beskrivningen i avsnitt 5.3.

8.2. Administrativa utgifter

8.2.1. Antal och typ av personal

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser) (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Fast eller tillfälligt anställda ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AS T						
Personal som finansieras ⁴⁴ via artikel XX 01 02							
Övrig personal ⁴⁵ som finansieras genom art. XX 01 04/05							
TOTALT							

8.2.2. Beskrivning av de arbetsutgifter som den planerade åtgärden för med sig

Ej tillämpligt.

8.2.3. Rekrytering (bland personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna)

Rekrytering (bland personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna) (Vid olika rekryteringsalternativ, ange antalet tjänster för var och en av dem.)

- Tjänster som för närvarande anslagits till förvaltning av de program som skall ersättas eller utvidgas.
- Tjänster som på förhand har tillsatts inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.
- Tjänster som kommer att begäras inom ramen för det kommande förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget.
- Tjänster som skall omfördelas med hjälp av befintlig personal i förvaltningsfunktionen (intern omfördelning).

⁴³ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

⁴⁴ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

⁴⁵ Denna kostnad ingår i referensbeloppet.

- Tjänster som krävs för år n men som inte planerats inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det året.

8.2.4. Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet (XX 01 04/05 - Administrativa utgifter)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetpost (nummer och rubrik)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och följande	TOTALT
1 Tekniskt och administrativt stöd (inklusive tillhörande personalkostnader)							
Genomförandeorgan ⁴⁶							
Annat tekniskt eller administrativt stöd							
<i>internt</i>							
<i>externt</i>							
Totalt tekniskt och administrativt stöd							

8.2.5. Personalkostnader och utgifter i samband därmed som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personalresurser	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tjänstemän och tillfälligt anställda (XX 01 01)						
Personal som finansieras via artikel XX 01 02 (extra- och kontraktansställd personal, nationella experter osv.) (ange budgetrubrik)						
Summa personalkostnader och utgifter i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)						

Beräkning – I tillämpliga fall hänvisas till punkt 8.2.1.

⁴⁶ Det skall göras en hänvisning till den särskilda finansieringsöversikten för det eller de berörda genomförandeorganen.

8.2.6 Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL T
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor							
XX 01 02 11 02 – Möten och konferenser							
01 02 11 03 – Obligatoriska kommittéer (27C730)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd							
XX 01 02 11 05 - Informationssystem							
2 Summa övriga administrativa utgifter (XX 01 02 11)							
3 Övriga utgifter av administrativ art (med hänvisning till budgetrubrik)							
Summa administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168

Beräkning – 3 möten med kommittén för representanter för försörjningskedjan under det första året. – 2 möten under efterföljande år. Ersättning av de nationella experternas resekostnader, dvs. ca. 25 gånger 750 euro.