



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.2.2006  
KOM(2006)79 endelig

2006/0025(COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**om bedre sikring af forsyningskæden**

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om bedre sikring af forsyningskæden**

**{SEC(2006)251}**

(forelagt af Kommissionen)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**om bedre sikring af forsyningskæden**

1. Behovet for sikring af transport
  - 1.1 Terrorisme er en af de største trusler mod demokrati og frihed. Risikoen for terrorangreb mod godstransport er fortsat høj. Det potentielle tab i form af menneskeliv og økonomisk aktivitet er uudgrundeligt og uberegneligt.
  - 1.2. Transportsikring har fået væsentlig og verdensomspændende betydning. Det påvirker Den Europæiske Union, hvis rolle som handelspartner beror på effektiv og sikker transport med alle transportformer og på alle niveauer. EU's handelspartnere begynder at drøfte spørgsmål vedrørende transportsikring. USA har allerede indført visse importrelaterede sikringsforanstaltninger, som får indflydelse på de europæiske forsyningskæder.
  - 1.3. Transportsikringen i Europa er i den senere tid forbedret betydeligt. Der er oprettet en europæisk ramme<sup>1</sup> for sikringen af civil luftfart og lufthavne, og søtransport- og havnesikringen er også styrket<sup>2</sup>. Sikringen af hele havneområder forventes forbedret betydeligt som følge af færdiggørelsen af lovgivningsprocessen vedrørende sikringsforanstaltninger for søhavne<sup>3</sup>.
  - 1.4. Allerede i 2003 påpegede Kommissionen behovet for at forbedre sikringen af landbaseret godstransport<sup>4</sup>. Der findes på nuværende tidspunkt ingen regler for landtransportdelen af den samlede europæiske forsyningskæde. Ifølge definitionen omfatter forsyningskæden al transport og alle transport-relaterede aktiviteter og processer fra produktionsstedet til fragtens bestemmelsessted.
  - 1.5. Truslen om terrorangreb har sat fokus på forsyningskædens sårbarhed og behovet for handling. Borgerne forventer, at der træffes sikringsforanstaltninger for den forsyningskæde, som de er afhængige af i dagligdagen, og erhvervslivet kan ikke længere tillade sig at se bort fra sikringsaspektet, men må beskytte deres personale, deres virksomheder, deres kunder og offentligheden mod terrorangreb.
  - 1.6. For at bekæmpe terrorisme opfordrede EU's statschefer "til at øge sikkerheden i forbindelse med alle former for transportsystemer, bl.a. gennem styrkelse af lovgrundlaget og forbedring af forebyggelsesmekanismerne"<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Forordning (EF) nr. 2320/2002, EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

<sup>2</sup> Forordning (EF) nr. 725/2004, EFT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

<sup>3</sup> Direktiv 2005/65/EF, EUT L 310 af 25.11.2005, s. 28.

<sup>4</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet og det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om bedre sikring af søfarten, KOM(2003) 229 endelig. af 16.5.2003, s. 18.

<sup>5</sup> EU-erklæring om bekæmpelse af terrorisme af 25. marts 2004, 7906/2004 af 29. marts 2004.

- 1.7. Det er ikke muligt blot at lade stå til. Derfor foreslår Kommissionen fællesskabsforanstaltninger for at forbedre sikringen af landtransportdelen af forsyningskæden for at supplere Fællesskabets eksisterende transportsikringsregler. Dette forslag omfatter ikke sikring af passagertransport, bl.a. i massetransportsystemer. Dette emne kunne om nødvendigt behandles på et senere tidspunkt.
2. På vej mod en bedre sikring af forsyningskæden
- 2.1. Med baggrund i behovet for hurtig handling og Det Europæiske Råds konklusioner forelægger Kommissionen denne meddelelse og et lovforslag om bedre sikring af forsyningskæden.
- 2.2. I meddelelsen opstilles de vigtigste kendsgerninger om sikring af godstransport, som må tages i betragtning i forbindelse med initiativer på området. Fordele og ulemper ved visse alternativer afvejes, og det begrundes, hvorfor den foreslåede retsakt er den mest realistiske og målrettede indfaldsvinkel til at forbedre sikringen af den europæiske godstransport.
- 2.3 Hensigten med forslaget er at forbedre sikringen af forsyningskæden for i højere grad at beskytte den samlede europæiske godstransport mod eventuelle terrorangreb.
- 2.4. Målene med Kommissionens forslag er:
- at øge sikringsniveauet i forsyningskæden uden at hæmme den frie handel
  - at oprette en fælles ramme for en systematisk europæisk strategi uden at bringe det fælles transportmarked og de eksisterende sikringsforanstaltninger i fare
  - at undgå unødvendige administrative procedurer og byrder på europæisk og nationalt plan.
- 2.5. I kraft af foranstaltningen, som Kommissionen foreslår:
- oprettes et obligatorisk system, hvormed medlemsstaterne pålægges at etablere et kvalitetsmærke for sikring ("sikker operatør"), som kan tildeles operatører i forsyningskæden, hvis disse opfylder europæiske mindstekrav til sikringsniveauer, og dermed åbnes mulighed for gensidig anerkendelse af mærket på det indre marked
  - indføres en frivillig ordning, ifølge hvilken operatører i forsyningskæden øger deres sikring mod at høste visse fordele, inden for rammerne af de obligatoriske bestemmelser for medlemsstaterne
  - gøres operatører i forsyningskæden ansvarlige for deres sikring i forbindelse med den europæiske godstransport
  - gives "sikre operatører" mulighed for at nyde godt af lempede sikringskontroller og opnå en kommerciel og konkurrencemæssig fordel ved skille sig positivt ud fra konkurrenter på sikringsområdet
  - åbnes mulighed for via udvalgsproceduren regelmæssigt at ajourføre og opgradere sikringskrav, herunder anerkendte internationale krav og standarder.

### 3. Centrale spørgsmål og Kommissionens svar

#### **Hvilket sikringsniveau er der behov for?**

- 3.1 For to centrale led i mange forsyningskæder, lufttransport sammenholdt med lufthavne og søtransport sammenholdt med søhavne, er der indført høje sikkerhedsniveauer i form af regler og foranstaltninger med udførlige, juridisk bindende specifikationer og kontroller. En lignende strategi for de tilbageværende led i forsyningskæden ville utvivlsomt øge sikringen af den samlede forsyningskæde.
- 3.2. En sammenligning af sø- og lufttransport med den samlede forsyningskæde afslører imidlertid fundamentale forskelle. Sø- og lufttransportmarkederne kendetegnes af et begrænset antal operatører, som frem for alt driver virksomhed i geografisk afgrænsede og veldefinerede områder, som det er muligt at kontrollere. De er vant til sikringsforanstaltninger.
- 3.3. Landtransportdelen af den samlede forsyningskæde har helt andre kendetegn. Mere end en halv million<sup>6</sup> virksomheder beskæftiger sig med transport og accessoriske tjenesteydelser - fra store multinationale koncerner til meget små servicevirksomheder, der har rod i en bred vifte af kulturer og forretningsmiljøer. De dækker hele Fællesskabet. Hovedparten har på nuværende tidspunkt ingen sikringsstyring og er generelt set først begyndt at udvikle sikringsniveauer.
- 3.4. Alle, der beskæftiger sig med den EU-interne forsyningskæde, bør være mere opmærksomme på sikringsspørgsmålet. Det nødvendige sikringsniveau kan defineres ud fra det transporterede gods, operatørens plads i kæden og infrastrukturens sårbarhed. Meget præskriptive nye sikringsforanstaltninger for alle operatører ville føre til et sammenbrud i forsyningskæden. På den anden side etablerer et stigende antal virksomheder deres egne sikringsstyringsstandarder – ikke kun for at beskytte deres egne aktiviteter og varemærker, men også som et redskab til at udvælge partnere i forsyningskæden.
- 3.5. Med baggrund i ovenstående er det derfor umuligt i praksis i en enkelt, altomfattende foranstaltning at etablere sikringsregler og -foranstaltninger for landtransportdelen af forsyningskæden i lighed med de regler og foranstaltninger, der gælder for luft- og søtransport. Det er i stedet mere realistisk at oprette en ramme med mindstekrav til sikringen, som gradvist kan udvikles i takt med teknologiske fremskridt og ændringer af trusselsbilledet, så sikringsniveauerne er tilfredsstillende under operationelle forhold.

#### **Sikringsregler udelukkende for containergods?**

- 3.6. Det anerkendes, at de fleste initiativer og forhandlinger pt. omhandler intermodal containertransport, det gælder både på nationalt og internationalt niveau og i visse virksomheder. Dette kan forklares med frygten for, at en container kunne misbruges til at indsmugle våben til terrorister eller endog som fremføringsmiddel for kemiske, bakteriologiske, radiologiske eller nukleare våben.

---

<sup>6</sup> Skøn ifølge EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2004, kapitel 3.1.12. Tallet (for EU-25) omfatter ikke producenter af varer i forsyningskædens startpunkt. Inddrages disse, øges det samlede antal til ca. 4,7 mio. virksomheder i forsyningskæden.

- 3.7. Containere er dog ikke det eneste potentielle mål. Den interne handel i Europa beror på forskellige lasteenheder, som alle i samme grad vil kunne danne mål for terrorister. Samme betæneligheder gælder i realiteten alle typer godstransport, som på den ene eller anden måde risikerer at blive misbrugt.

### **Sikringsregler for specifikke områder eller for hele forsyningskæden?**

- 3.8. Det er fristende at koncentrere indsatsen om at forbedre forsyningskædens sikringsniveau i et begrænset antal tydeligt afgrænsede, centrale områder: der udvikles anordninger for at gøre forseglinger mere modstandsdygtige over for indgreb, de fleste logistikcentre har strammet op på adgangsregler, og mange operatører har indført baggrundskontrol af og id-kort til ansatte. Opmærksomheden om risikoaspekter øges.
- 3.9. Der ses med tilfredshed på denne udvikling. Den har dog begrænset rækkevidde og rummer ingen systematisk strategi for den sikring af forsyningskæden, som er nødvendig for at imødegå potentielle terrorisici eller terrorangreb på den hurtigste og mest effektive måde.
- 3.10. Forsyningskæden består af en række aktiviteter, der begynder ved produktionsstedet og afsluttes ved fragstens bestemmelsessted, samt processer i tilknytning hertil. Disse aktiviteter er indbyrdes afhængige, og dette gælder også de operatører, som udfører dem. Samtlige enkeltelementer, herunder informationsstrømmene, må samvirke for at garantere et højt sikringsniveau i hele forsyningskæden.
- 3.11. En forbedret sikring af veldefinerede centrale områder risikerer dog isoleret set at have en begrænset virkning. Indførelsen af f.eks. sikret forsegling ville ikke være særligt nyttig, hvis den ikke kombineres med egnede foranstaltninger inden for f.eks. personalets holdning til sikring. En totalsikret del af en forsyningskæde med flere operatører, hvor et specifikt sikringselement er af afgørende betydning, vil miste sin sikringsstatus, hvis en anden del af forsyningskæden, med andre sikringselementer, er utilstrækkeligt sikret. På internationalt niveau anerkendes alene forsyningskæder, der er sikret i hele forløbet. Mangfoldigheden af specifikke sikringselementer stiller krav om foranstaltninger, som er afpasset efter operatørernes og forsyningskædernes særlige forhold.
- 3.12. I lyset af ovenstående anses det for at være mere hensigtsmæssigt at koncentrere indsatsen om at udvikle en fællesskabsramme for sikring af forsyningskæden end at vælge en lappeløsning. Dette valg udelukker på ingen måde detaljerede og fællesskabsdækkende mindstekrav eller endog detaljerede regler for visse områder. Som det senere vil blive belyst, bør rammen indeholde sådanne mindstekrav for alle enkeltled i forsyningskæden og specifikke tekniske regler ved behov. Det bør dog i alle tilfælde være muligt jævnlige at ajourføre rammen.
- 3.13. En ramme kan tjene som vejledning for operatører, der ofte investerer betydelige beløb i opgraderingen af deres sikring.

### **Hvem bærer ansvaret for sikringen?**

- 3.14. Det må slås fast, om ansvaret for at sikre den samlede forsyningskæde bør overdrages til en af de deltagende operatører, eller om hver operatør bør bære

ansvaret for at sikre sin del af forsyningskæden. Dette er relevant, fordi forsyningskæden består af et betydeligt antal operatører.

- 3.15. Normalt begynder forsyningskæden ved produktionsstedet med forberedelsen af forsendelsen. Den kan læses på containere eller pakkes på anden måde. Den hentes måske fra produktionsstedet for at blive transporteret med en enkelt transportform til det endelige bestemmelsessted. Den kan transporteres til pakhuse, depoter eller indlandsterminaler, hvor der måske skiftes transportform. Aktiviteten kan omfatte speditører og agenter eller fragtmæglere. Hvert led i forsyningskæden ledsages ofte af sofistikerede informationsprocesser.
- 3.16. Det er fristende at pålægge en enkelt operatør ansvaret for sikringen af den samlede forsyningskæde. Denne løsning ville være enkel, men den ville ikke afspejle den faktiske markedssituation. Det er muligt, at specialiserede fabrikanter grundet omfanget og arten af deres aktiviteter selv udfører eller i det mindste har fuld kontrol over transportaktiviteterne. Sådanne fabrikanter kan i henhold til almindelig sædvane bære ansvaret for sikringen af den samlede forsyningskæde.
- 3.17. Under normale forretningsmæssige betingelser udfører fabrikanten dog ikke de samlede transportaktiviteter. De udføres af specialiserede selskaber, f.eks. jernbaneselskaber. Ofte ved fabrikanterne ikke, og de har heller ingen interesse i at vide, hvilken operatør der transporterer deres varer og på hvilken måde. De samme overvejelser gælder for de øvrige operatører i forsyningskæden. De har måske hånd i hanke med mere end et led i kæden, eller i sjældnere tilfælde hele kæden bortset fra den første fase på produktionsstedet. De kan således have ansvaret for mere end en fase.
- 3.18. Disse markedsrealiteter peger på én praktisk løsning: hver operatør i hvert led i forsyningskæden bærer ansvaret for at sikre egne – og kun egne – aktiviteter. Til sammen resulterer de individuelle sikringsforanstaltninger i, at hele kæden er sikret.
- 3.19. Via en analyse af forsyningskæden er der udpeget fire grupper af aktiviteter med hver sine sikringsrelevante karakteristikker:
  - forberedelse af godsforsendelser og forsendelse fra produktionsstedet
  - godstransport
  - godsspedition
  - oplagring i pakhuse, depoter og indlandsterminaler.

### **Hvordan kan eksisterende EU-begreber anvendes til at øge sikringen af forsyningskæden?**

- 3.20. Fællesskabets toldregler<sup>7</sup> arbejder med begrebet "autoriseret økonomisk operatør". Operatører, der opfylder visse krav til pålidelighed, kan tildeles status som "autoriseret økonomisk operatør", hvilket giver dem mulighed for at nyde godt af lempelser med hensyn til sikkerheds- og sikringsrelaterede toldkontroller og/eller

---

7 Forordning (EF) nr. 648/2005, EFT L 117 af 4.5.2005, s. 13.

forenklinger i henhold til toldreglerne. Sidstnævnte er af særlig kommerciel interesse for operatører, som derved kan tilpasse deres materialeflow efter egne behov.

- 3.21. I henhold til Fællesskabets forordning vedrørende sikring af lufthavne<sup>8</sup> kan en "sikkerhedsgodkendt fragtagent" eller et luftfartsselskab anerkende en afsender som en "kendt afsender", hvis sidstnævnte opfylder visse sikringsrelaterede krav. Deraf følger, at visse former for sikringskontrol ikke nødvendigvis må anvendes på fragt, der modtages fra en "kendt afsender".
- 3.22. Begge begreber bygger på det grundlæggende princip, at operatører, som frivilligt opfylder visse krav, og som nøje er undersøgt af myndighederne, bør indrømmes visse lempelser. De inspiceres jævnlige. Samme begreb – med passende ændringer – kan overføres til sikringen af forsyningskæden i form af en "sikker operatør".
- 3.23. Der bør fastsættes specifikke mindstekrav til operatører inden for de fire aktivitetsgrupper:
- forberedelse af godsforsendelser og forsendelse fra produktionsstedet
  - godstransport
  - godsspedition
  - oplagring i pakhuse, depoter og indlandsterminaler.
- 3.24. Oprettelse af en "sikker operatør"-ordning i medlemsstaterne, vil operatørerne i forsyningskæden kunne dokumentere, at de opfylder mindstekrav til sikringen. Status som "sikker operatør" tildeles de operatører, for hvilke det konstateres, at de opfylder kravene. Medlemsstaterne kan til dette formål benytte eksisterende systemer eller procedurer, eller om ønsket oprette et system, der specifikt er målrettet sikring af forsyningskæden. Gennemførelsen må kontrolleres, for tillid kan ikke eksistere uden kontrol.
- 3.25. Da det er umuligt for et meget stort antal operatører i forsyningskæden at opfylde de specifikke mindstekrav, og da det er umuligt for medlemsstaterne at sikre en passende kontrol af gennemførelsen, sker gennemførelsen på en frivillig basis. Ingen operatører vil blive tvunget til at deltage i "sikker operatør"-ordningen.
- 3.26. Af hensyn til opretholdelsen af det indre markeds integritet anerkender hver medlemsstat den status som "sikker operatør", der er tildelt af en anden medlemsstat, når den "sikre operatør" driver forretning på førstnævnte medlemsstats territorium.
- 3.27. Når det er berettiget, kan medlemsstaterne beslutte at begrænse adgangen til anlæg og infrastruktur til "sikre operatører".

### **Hvilke fordele tilbydes med ordningen "sikker operatør"?**

- 3.28. En vellykket gennemførelse af ordningen "sikker operatør" afhænger af, at den rummer håndgribelige praktiske fordele for myndigheder og de operatører, som vælger at foretage den finansielle investering:

---

8 Forordning (EF) nr. 2320/2002, EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1

3.28.1. Anvendelse af offentlige midler. Myndigheder med ansvar for sikring vil kunne samle deres kontrolressourcer om de operatører, som ikke deltager i ordningen, uden dog at give afkald på deres ret til at kontrollere "sikre operatører", når det er berettiget. Den samme fremgangsmåde viste sig nyttig, da toldmyndighederne anvendte den på deres "autoriserede økonomiske operatører". Der er ikke grund til at antage, at det ikke vil være til fordel for de sikringsansvarlige myndigheder at kunne målrette deres indsats bedre.

3.28.2. Samordnet sikringstiltag i hele Fællesskabet. Myndighederne vil for første gang kunne give sig i kast med tiltag for at sikre forsyningskæden i hele Fællesskabet på grundlag af fælles bevågenhed, mål og kriterier.

3.28.3. Indbyrdes sammenhæng med sikret sø- og lufttransport. Luft- og søhavne, herunder havneanlæg, der er underlagt strenge fællesskabsregler for sikring, kan have tillid til, at fragt, som kommer inden for deres område fra en kæde af "sikre operatører", er sikret tilstrækkeligt i den samlede kæde. Sådanne operatører bør gives fortrinsbehandling, f.eks. ved at tillade "fast track-behandling".

3.28.4. Anerkendelse i hele Fællesskabet. Anerkendelse i hele Fællesskabet af en status som "sikker operatør", der tildeles af en national myndighed, rummer fordele for operatørerne og medlemsstaterne: operatøren vil have fordel af anerkendelsen i hele EU. Medlemsstaterne vil kunne forlade sig på andre medlemsstaters tildelinger velvidende, at denne status er tildelt ud fra ensartede fællesskabsregler under anvendelse af Fællesskabets mindstekrav til sikringen.

3.28.5. Integration af forsyningskæden i den globale sikring. Toldmyndighederne med ansvar for sikringskontrol af import og eksport ved Fællesskabets ydre grænser vil sidestille den status som "sikker operatør", der tildeles af myndigheden for sikring af forsyningskæden, med deres "autoriseret økonomisk operatør"-ordning, da de to ordningers sikringsbestemmelser slægter hinanden på. Myndigheden for sikring af forsyningskæden anerkender også "autoriseret økonomisk operatør"-ordningen. Gennemføres betingelserne i forslaget, der er vedlagt denne meddelelse, vil de og toldmyndighedernes nuværende arbejde føre til kompatibilitet og gensidig anerkendelse. "Sikker operatør"-ordningen vil både give Fællesskabets eksportører mulighed for at benytte USA's nuværende lempede importordninger og samtidig foregribe den internationale udvikling. Fællesskabets ordning kunne endog blive en model for en verdensomspændende hurtig gennemførelse af Verdenstoldorganisationens henstillinger vedrørende sikringen af den globale forsyningskæde.

3.28.6. Effektiviteten af erhvervslivets sikring. En "sikker operatør" kan dokumentere over for sine kunder og partnere i forsyningskæden, at vedkommende evner at beskytte forsyningskæden mod brud på sikringen. Det vil blive lettere at finde ansvarlige, sikringsbevidste forretningspartnere og udvælge disse frem for andre, der ikke er sikringsbevidste.

3.28.7. Øget effektivitet og smidighed for erhvervslivet. Erfaringer fra lignende områder peger i retning af, at operatører kan høste fordele af at deltage i "sikker operatør"-ordningen. Mange anser gennemførelse af SCI-ordningen (US Container Security Initiative) inden for søtransport, selv om den ikke er udformet specifikt til gavn for operatører, for at indebære en række positive kommercielle sidegevinster, bl.a. bedre operationelle systemer, større kontrol og forudsigelighed i henseende til

transport og andre processer, mere pålidelige procestider og færre tab som følge af tyveri. Ifølge nylig offentliggjort forskning<sup>9</sup> medfører forbedrede sikringsforanstaltninger afledte gevinster på en række områder for et antal omkostningsfaktorer, både i transportkæden og i det berørte erhverv.

### **Er en fællesskabsramme nødvendig?**

- 3.29. Medlemsstaterne ønsker sikkerhed for, at de samme mindstekrav til sikringen gælder i alle medlemsstaterne, og at de gennemføres effektivt. Når det fælles marked for operatører i forsyningskæden er en realitet, vil alle nationale myndigheder stå over for operatører, som har fået tildelt status som "sikker operatør" i en anden medlemsstat, og som forventer at kunne benytte de lempelser, der indrømmes nationale operatører. Nationale myndigheder må have vished for, at reglerne gennemføres på en ensartet måde i hele Fællesskabet.
- 3.30. Selv om en høj procentvis andel af transportaktiviteterne altid vil foregå inden for Den Europæiske Unions område, vil en betydelig andel også implicere andre europæiske lande eller lande uden for Europa. Der arbejdes allerede med at øge sikringen af forsyningskæden i lande uden for EU. Selv om begge handelspartneres toldmyndigheder nødvendigvis vil blive inddraget grundet den eksterne dimension, vil nationale sikringssystemer alligevel uundgåeligt blive gransket nærmere. Et ensartet fællesskabssystem, der gennemføres snarest, vil sandsynligvis have betydelig indflydelse på udviklingen i lande uden for EU og afgjort større indflydelse end et uorganiseret kludetæppe af nationale regler.
- 3.31. Det globale aspekt af sikringen af forsyningskæden gør det nødvendigt med en fællesskabsramme.

### **4. Konklusion**

Kommissionen finder, at der er behov for et første skridt mod at sikre den samlede forsyningskæde bedre. Grundet markedets størrelse og kompleksitet er en frivillig, men kontrolleret ramme for sikringen af landtransportens forsyningskæde den mest hensigtsmæssige løsningsmodel.

Rammen vil fremme den indbyrdes sammenhæng mellem de forskellige transportformer og operatører, og derved forbedres sikringen i den samlede forsyningskæde. "Fast track-behandling" kan tilskynde nationale myndigheder til at forbedre samarbejdet mellem forskellige administrative institutioner og med erhvervslivet for derigennem at mindske de administrative byrder.

Rammen må indføres, og den kan udvikles yderligere fremover i tråd med de vurderede sikringsrisici og graden af accept blandt de erhvervs-mæssige operatører. Den vil tilskynde operatørerne i forsyningskæden til at indføre nye værktøjer til styring af sikringen og forbedre de eksisterende værktøjer i overensstemmelse med specifikke mindstekrav.

---

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

Elementet af frivillighed underbygges af de praktiske fordele ved sikringskontroller, herunder kontroller udført af toldmyndighederne. Det fremmer innovative foranstaltninger og giver deltagerne mulighed for at øge deres konkurrenceevne.

Forslaget udelukker ikke strengere foranstaltninger, hvis det påvises, at markedet ikke accepterer den foreslåede fremgangsmåde.

Med henblik på lovgivningen er der vedlagt et forslag til forordning.

## BEGRUNDELSE

### 1. Baggrunden for forslaget

#### • **Begrundelse og formål**

Rådet har udpeget transport som et centralt område i sin terrorbekæmpelse. Det opfordrede derfor "til at øge sikkerheden i forbindelse med alle former for transportsystemer, bl.a. gennem styrkelse af lovgrundlaget og forbedring af forebyggelsesmekanismerne<sup>10</sup>". Dette forslag fremsættes for at følge op på de påviste behov og på Rådets anmodning.

#### • **Generel baggrund**

Transportsikringen i Europa er i den senere tid forbedret betydeligt. Der er oprettet en europæisk ramme for sikringen af den civile luftfart og lufthavne<sup>11</sup>, og søtransport-<sup>12</sup> og havnesikringen<sup>13</sup> er også styrket.

Der findes på nuværende tidspunkt ingen regler for landtransportdelen af Fællesskabets samlede forsyningskæde, der ifølge definitionen omfatter al transport og alle transport-relaterede aktiviteter og processer fra produktionsstedet til fragtens bestemmelsessted.

#### • **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Der findes ingen bestemmelser på det område, som forslaget vedrører.

#### • **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget knytter sig til den eksisterende lovgivning om transportsikring. Det er fuldt kompatibelt med toldforanstaltninger til forbedring af transportsikringen ved de ydre grænser, og det støtter målene i Lissabon-strategien.

### 2. Høring af interesserede parter og konsekvensanalyse

#### • **Høring af interesserede parter**

##### Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Medlemsstaterne, transportsammenslutninger, fagforeninger og andre sammenslutninger med særlige interesser i transport og sikring, f.eks. brancheorganisationer, blev i december 2003 hørt på grundlag af et høringsoplæg. Respondenterne repræsenterer et tværsnit af erhvervsgrerne, som både direkte og indirekte berøres af transportsikring.

Der blev foretaget en offentlig høring på Internettet fra den 23. december 2003 til den 27. februar 2004. Kommissionen modtog 65 svar. Resultaterne findes på adressen: [http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/security/intermodal/consultation\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm)

---

<sup>10</sup> EU-erklæring om bekæmpelse af terrorisme af 25. marts 2004, 7906/2004 af 29. marts 2004.

<sup>11</sup> Forordning (EF) nr. 2320/2002, EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

<sup>12</sup> Forordning (EF) nr. 725/2004, EFT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

<sup>13</sup> Direktiv 2005/65/EF, EFT L 310 af 25.11.2005, s. 28.

Den offentlige høring via Internettet blev fulgt op med yderligere høringer af medlemsstater og erhvervslivet i løbet af 2004 og første halvdel af 2005.

### Kort gennemgang af input og af, hvordan disse er blevet indarbejdet

De væsentligste konklusioner af høringsprocessen kan sammenfattes på følgende måde:

- 1) sikring af forsyningskæden er blevet et vigtigt spørgsmål, som må drøftes nærmere
- 2) eventuelle EU-sikringsforanstaltninger bør rettes mod terrorisme snarere end kriminalitet generelt
- 3) risikovurdering er af stor betydning og bør undersøges yderligere
- 4) på mellemlang sigt kan der ikke forventes opnået nogen garanti for absolut sikring
- 5) foranstaltningerne skal tage hensyn til den faktiske markedssituation
- 6) eventuelle foranstaltninger bør omfatte hele EU og om muligt alle transportformer for at undgå markedsforvridninger
- 7) der blev slået til lyd for en frivillig ordning, i stil med "sikkerhedsgodkendt fragtagent" og "kendt fragtoverdrager".

Disse vigtige konklusioner, der ligger på linje med Kommissionens strategi for terrorbekæmpelse<sup>14</sup>, danner grundlag for Kommissionens forslag.

#### • **Ekspertbistand**

Kommissionen modtog ekspertrådgivning fra mange kilder; operatører, repræsentanter fra erhvervslivet, specialister inden for sikring og transport samt medlemsstaternes myndigheder.

#### • **Konsekvensanalyse**

Forskellige alternativer er undersøgt. En bredtfavnende eksternt undersøgelse, "The impact of possible European legislation to improve transport security", påviste, at forslagets grundlæggende elementer gav det bedste forhold mellem omkostninger og udbytte. Undersøgelsen findes på adressen:

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

#### Medlemsstaterne

Med forslaget pålægges medlemsstaterne at oprette et nationalt system med henblik på tildeling af status som "sikker operatør" til ansøgende operatører, der opfylder visse mindstekrav. Medlemsstaterne kan enten oprette et nyt sikkerheds- og sikringssystem eller anvende eksisterende systemer. Selv om det kræver finansielle ressourcer at oprette en national ordning, bør det være muligt at udnytte synergier med eksisterende sikringsforanstaltninger. Med forslaget tillades de nationale myndigheder at drive ordningerne på et omkostningsneutralt grundlag.

---

<sup>14</sup> Se note 7, 9, 10, 11 og 12.

## Erhvervslivet

Forslaget indeholder ingen obligatoriske foranstaltninger for operatører i forsyningskæden. Den foreslåede "sikker operatør"-ordning er frivillig. Brugere kan forvente fordele i form af lempede sikringsforanstaltninger og forenkede toldkontroller, og de kan markedsføre sig som operatører med høje sikringsstandarder over for partnere i forsyningskæden, som kræver sådanne standarder opfyldt. Andre operatører, som finder, at deres aktiviteter ikke stiller krav om høje sikringsstandarder, kan vælge ikke at deltage i den nye ordning.

## Kommissionen

Ingen ud over de pligter, der påhviler den som traktaternes vogter.

### 3. Forslagets retlige aspekter

#### • **Resumé af forslaget**

Kommissionen foreslår, at Europa-Parlamentet og Rådet snarest muligt vedtager denne forordning om bedre sikring af forsyningskæden. Forslaget supplerer allerede iværksatte foranstaltninger på transportsikringsområdet.

Følgende principper ligger til grund for de foranstaltninger, der kræves for at forbedre sikringen af landtransportens forsyningskæde:

- sikring af forsyningskæden forudsætter et aktivt partnerskab på sikringsområdet mellem medlemsstaternes myndigheder og erhvervslivet
- sikring af forsyningskæden supplerer allerede iværksatte transportsikringsforanstaltninger inden for luftfart og søtransport, herunder lufthavne og søhavne
- en forpligtelse for medlemsstaterne til at oprette indbyrdes kompatible, nationale ordninger for at forbedre sikringen af forsyningskæden
- en frivillig ramme for operatører med mindstekrav, som operatører i fire udpegede kategorier af forsyningskædens aktiviteter skal opfylde for at få tildelt status som "sikker operatør"
- "sikre operatører" bør nyde godt af "fast track-behandling", lempede sikringsforanstaltninger og forenklet toldkontrol, samt øget anseelse hos forretningspartnere
- medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed for sikring af forsyningskæden med henblik på tildeling af status som "sikker operatør". De kan overlade denne opgave til anerkendte organisationer med ansvar for sikring af forsyningskæden, forudsat, at disse opfylder specifikke betingelser
- medlemsstaterne udnævner et nationalt kontaktpunkt for sikring af forsyningskæden, som danner ramme for den nødvendige kommunikation med andre medlemsstater og Kommissionen
- status som "sikker operatør", der er tildelt af myndighederne i én medlemsstat, anerkendes af de øvrige medlemsstaters myndigheder

– der fastsættes en procedure for tilpasning af bestemmelserne til tekniske forandringer.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 71 og artikel 80, stk. 2.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet gælder, for så vidt som forslaget ikke er omfattet af Fællesskabets enekompetence. Forslagets mål kan ikke i tilstrækkelig grad virkeliggøres af medlemsstaterne af følgende årsager:

- Der er behov for fælles regler, herunder en fælles ramme, for effektivt at bekæmpe terrorrisici på tværs af landegrænser.
- Virkeliggørelse af det fælles transportmarked og de traktatfæstede fire friheder forudsætter en fælleseuropæisk indfaldsvinkel til sikring af forsyningskæden. Et væld af forskellige nationale ordninger for sikring af forsyningskæden indebærer en risiko for, at der på ny opstår indre grænser.
- Hvis en eller flere medlemsstater tager enkeltstående initiativer, hvilket uundgåeligt vil skabe forskelle mellem medlemsstaternes sikringsniveauer, vil Europas handelspartnere uvægerligt opfatte dette som manglende vilje til at tage fat om sikringsproblemerne, eller også vil forskellene blive udnyttet til at spille medlemsstaterne ud mod hinanden.

En indsats på fællesskabsplan vil bedre kunne opfylde målene i forslaget. Med en fællesskabsdækkende ramme med ens mindstekrav til operatører fra alle medlemsstater opretholdes en fælles sikringsstrategi for forsyningskæden, og en renationalisering af sikringen af forsyningskæden undgås.

Forslaget er afgrænset til, hvad der er nødvendigt for en fællesskabsdækkende ramme:

- en ensartet strategi, hvorved medlemsstaterne forpligtes til at oprette den nødvendige fællesskabsramme for at sikre transportmarkedets fortsatte virke, og hvori operatørerne kan deltage på frivillig basis, men hvor det klart påpeges, at det er nødvendigt for alle operatører i forsyningskæden at forbedre deres sikringsstyring.
- fælles mindstekrav til sikringen for de grupper af operatører, der arbejder i landtransportdelen af forsyningskæden. Gensidig anerkendelse af status som "sikker operatør", hvorved alle "sikre operatører" får gavn af lempelser og forenklinger på nationalt plan og undgår risikoen for forskelsbehandling
- et system, som supplerer Fællesskabets eksisterende toldregler og åbner mulighed for, at der i forbindelse med ajourføringer kan tages hensyn til den internationale udvikling, f.eks. inden for standardisering.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i tråd med proportionalitetsprincippet af følgende grunde.

- Forslaget bygger på den faktiske situation i forsyningskæden. Det indeholder ingen stort anlagte og overdrevent præskriptive foranstaltninger, som det ville have været yderst vanskeligt om ikke umuligt for medlemsstaterne at gennemføre og kontrollere. Med forslaget opmuntres operatørerne i stedet til at investere i sikring af forsyningskæden velvidende, at deres investering er i tråd med ensartede europadækkende krav, og at frivillige deltagere tilbydes lempede sikringskontrolforanstaltninger og forenkling af eventuelle proceduremæssige barrierer.
- Medlemsstaterne har via Rådet anerkendt behovet for en bedre sikring af forsyningskæden.
- Medlemsstaterne kan holde omkostningerne på et minimum. Medlemsstaterne må oprette en ordning for tildeling af status som "sikker operatør", men de kan dog i den forbindelse benytte allerede eksisterende modeller på områderne landtransportsikkerhed og told. De kan søge praktisk bistand fra anerkendte organisationer, der beskæftiger sig med sikring af forsyningskæden. De kan beslutte at gøre tildelingsproceduren omkostningsneutral for myndighederne. Regionale og lokale myndigheder inddrages ikke, medmindre en medlemsstat træffer anden afgørelse.

Omkostningerne for Fællesskabet er ubetydelige, idet Kommissionen blot må udøve sine pligter som traktatens vogter. Operatører, der ønsker at investere i sikringsforanstaltninger, vil nu have vished for, at deres investeringer er i tråd med fællesskabsdækkende krav. Ifølge nylig offentliggjort forskning medfører forbedrede sikringsforanstaltninger afledte gevinster for et antal omkostningsfaktorer, både i transportkæden og i det berørte erhverv.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslåede instrumenter: Forordning. Andre retlige instrumenter ville ikke være hensigtsmæssige, hvilket skyldes følgende forhold:

Det blev overvejet, om Kommissionen skulle foreslå en forordning eller et direktiv. Valget af en forordning er i tråd med den øvrige sikringslovgivning om søtransport, luftfart og lufthavne. Det er i overensstemmelse med toldlovgivningen, som det kan supplere i det omfang, forsyningskæden opfylder toldkrav.

Terror-risicienes tværnationale karakter stiller krav om, at medlemsstaterne med en ensartet, parallel og sammenfaldende strategi opretter en ordning, som imødegår terrortruslen på en effektiv måde. En forordning er det mest effektive redskab.

Forslaget er i sig selv meget enkelt. Der er ikke behov for generelle mål og principper, som medlemsstaterne kunne udmønte konkret. De centrale elementer kan gennemføres umiddelbart, så de utilfredsstillende sikringsforhold kan afhjælpes, og uden national gennemførelseslovgivning, hvis en forordning vælges som instrument.

En forordning blev derfor betragtet som det mest egnede valg.

4. Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

5. Yderligere oplysninger

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

- **Nærmere redegørelse for forslaget**

Kommissionen foreslår, at forordningens retsgrundlag bliver artikel 71 i EF-traktaten, uden at dette foregriber medlemsstaternes lovgivning vedrørende national sikring og eventuelle foranstaltninger, der måtte blive truffet på grundlag af afsnit VI i traktaten om Den Europæiske Union.

**SÆRLIGE OVERVEJELSER:**

Artikel 1:

I denne artikel defineres forordningens formål.

Artikel 2:

I denne artikel defineres "forsyningskæde".

Artikel 3:

I denne artikel defineres forordningens anvendelsesområde.

Artikel 4:

I denne artikel pålægges medlemsstaterne at udpege en myndighed med ansvar for sikring af forsyningskæden.

Artikel 5:

Med denne artikel pålægges medlemsstaterne at oprette en national ordning for tildeling af status som "sikker operatør" til forsyningskædeoperatører, og fordelene ved denne status fastlægges.

Artikel 6:

I denne artikel introduceres fordelene ved status som "sikker operatør" ("fast track-behandling") og muligheden for at nægte en "sikker operatør" disse fordele.

Artikel 7:

I denne artikel pålægges en pligt til gensidig anerkendelse mellem medlemsstater.

Artikel 8:

I denne artikel fastlægges, på hvilke betingelser status som "sikker operatør" tildeles.

#### Artikel 9:

Med denne artikel åbnes der mulighed for, at status som "sikker operatør" inddrages eller suspenderes.

#### Artikel 10:

I denne artikel pålægges medlemsstaterne at oprette tildelingsprocedurer, enten direkte via en offentlig myndighed eller via anerkendte organisationer der beskæftiger sig med sikring af forsyningskæden, og gøre listen over "sikre operatører" tilgængelig for nationale myndigheder, kontaktpunkter og Kommissionen.

#### Artikel 11:

I denne artikel fastsættes det, at der skal udnævnes et kontaktpunkt vedrørende sikring af forsyningskæden, der skal danne rammen for kontakten til medlemsstater og Kommissionen.

#### Artikel 12:

Med denne artikel pålægges det medlemsstaterne at sikre en passende og regelmæssigt tilsyn med deres nationale ordninger for tildeling af status som "sikker operatør".

#### Artikel 13:

I denne artikel er det fastsat, at de tekniske krav i bilagene til denne forordning kan ændres eller suppleres ved proceduren i afgørelse 1999/468/EF.

#### Artikel 14:

I denne artikel er det fastsat, at Kommissionen bistås af et udvalg sammensat af medlemsstaternes repræsentanter.

#### Artikel 15:

Denne artikel omhandler sikringsrelaterede oplysningers fortrolige karakter.

#### Artikel 16:

Denne artikel indeholder nærmere oplysninger om ikrafttrædelsen.

#### Bilag 1-4:

Bilagene indeholder udførlige krav, som afsendere, transportselskaber, speditører samt pakhuse, depoter og indlandsterminaler skal opfylde for at få tildelt status som "sikker operatør".

#### Bilag 5:

Bilaget indeholder udførlige krav til, hvordan operatørerne udfører en risikovurdering.

## Bilag 6:

Dette bilag indeholder de betingelser, der skal opfyldes af anerkendte organisationer, som beskæftiger sig med sikring af forsyningskæden.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING****om bedre sikring af forsyningskæden****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>15</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>16</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>17</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>18</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Sikringsrelaterede hændelser og terrorisme hører til blandt de alvorligste trusler mod idealerne om demokrati og frihed samt de frihedsværdier, der udgør selve essensen af Den Europæiske Union.
- (2) Forsyningskæden bør beskyttes mod sikringsrelaterede hændelser. En sådan beskyttelse vil være til fordel for både brugerne af transport, arbejdstagerne, økonomien og samfundet som helhed.
- (3) Det Europæiske Råd har opfordret "til at øge sikkerheden i forbindelse med alle former for transportsystemer, bl.a. gennem styrkelse af lovgrundlaget og forbedring af forebyggelsesmekanismerne"<sup>19</sup>.
- (4) Der er for nylig foretaget betydelige forbedringer af sikringen af transport i Europa inden for luftfart<sup>20</sup> og søtransport<sup>21</sup>. Med vedtagelsen af sikringsforanstaltninger for havne<sup>22</sup> for nylig forventes der yderligere forbedringer.

---

<sup>15</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>16</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>17</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>18</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>19</sup> EU-erklæring om bekæmpelse af terrorisme af 25. marts 2004, 7906/2004 af 29. marts 2004.

<sup>20</sup> Forordning (EF) nr. 2320/2002, EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

<sup>21</sup> Forordning (EF) nr. 725/2004, EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

<sup>22</sup> Direktiv 2005/65/EF, EUT L 310 af 25.11.2005, s. 28.

- (5) Uden fællesskabsregler er forsyningskædens sikringsniveau uden for de ovennævnte områder fortsat utilfredsstillende.
- (6) Det er nødvendigt at forbedre sikringsniveauet i landtransportdelen af den europæiske forsyningskæde. Det bør ske ved at vedtage egnede foranstaltninger uden at tilsidesætte medlemsstaternes regler inden for national sikkerhed og foranstaltninger, som måtte blive vedtaget med hjemmel i EU-traktatens afsnit VI.
- (7) Enhver foranstaltning må tage hensyn til markedssituationen, idet forsyningskæden består af et meget stort antal operatører og driftsmodeller, hvilket på kort sigt gør foranstaltninger svarende til foranstaltningerne for luftfart og søtransport uegnede.
- (8) Enhver foranstaltning bør sikre den frie handel og samtidig gøre det muligt at stramme op på mindstekrav til sikringen.
- (9) Medlemsstaterne bør indføre en ordning, hvorved operatører i forsyningskæden med hjemsted i Fællesskabet kan få status som "sikker operatør", hvis de opfylder visse mindstekrav til sikringen. Denne ordning bør kunne forenes med de programmer til sikring af forsyningskæden, som er under etablering med henblik på globale forsyningskæder.
- (10) Operatører i forsyningskæden hører under en af følgende grupper: forberedelse af godsforsendelser og afsendelse af gods fra produktionsstedet, godstransport, godsspedition samt oplagring i pakhuse, depoter og indlandsterminaler.
- (11) Der bør opstilles mindstekrav til sikringen for hver gruppe af operatører i forsyningskæden. Medlemsstaterne kan indføre strengere krav for operatører med hjemsted på deres territorium.
- (12) En "sikker operatør"-ordning indebærer fordele for myndigheder og erhvervsdrivende.
- (13) En "sikker operatør"-ordning åbner mulighed for, at myndigheder med ansvar for sikring kan samle deres kontrolressourcer om de operatører, som ikke er rede til at opfylde mindstekrav til sikringen, inden for rammerne af en samlet fællesskabsindsats for at højne sikringen.
- (14) Status som "sikker operatør" bør anerkendes i hele Den Europæiske Union.
- (15) Medlemsstaterne bør indrømme lempelser til "sikre operatører" på sikringskontrolområdet og forenklinger af sikringskontrollen ved de ydre grænser, herunder om muligt anvende "fast track-behandling" uden at give afkald på retten til at udføre sikringskontrol på "sikre operatører".
- (16) "Sikre operatører" vil endvidere få mulighed for at dokumentere over for markedet, at de kan undgå brud på forsyningskædens sikring, at skille sig positivt ud fra andre operatører og at skabe en gunstig udvikling i erhvervslivets sikringspræstationer.
- (17) Medlemsstaterne bør påse, at en liste over "sikre operatører" gøres tilgængelig for de andre medlemsstaters myndigheder og Kommissionen.
- (18) Status som "sikker operatør" bør anerkendes i hele Den Europæiske Union, men bør kunne inddrages af den tildelende medlemsstat, hvis det konstateres, at operatøren

groft tilsidesætter betingelserne for tildelingen. Denne status bør tildeles for en tidsbegrænset periode, men kunne fornyes. En medlemsstat kan afslå at indrømme lempelser og forenklinger, hvis den er af den opfattelse, at en "sikker operatør", som har fået tildelt denne status af en anden medlemsstat, ikke opfylder mindstekravene til sikringen.

- (19) Medlemsstaterne kan udnævne anerkendte organisationer med ansvar for sikring af forsyningskæden til at vurdere, om en ansøger opfylder betingelserne for at få status som "sikker operatør".
- (20) Medlemsstaterne bør udnævne en kompetent myndighed med ansvar for sikring af forsyningskæden.
- (21) Medlemsstaterne bør sørge for, at der oprettes et kontaktpunkt, som forestår kontakten mellem Kommissionen og medlemsstaterne.
- (22) Medlemsstaterne bør overvåge gennemførelsen hos operatørerne i forsyningskæden.
- (23) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen<sup>23</sup>. Der bør opstilles en procedure for tilpasning af denne forordning til udviklingen af internationale instrumenter og tilpasning eller supplerung af de udførlige bestemmelser i bilagene i lyset af erfaringerne, uden dog at ændre forordningens anvendelsesområde.
- (24) Målene for denne forordning, som er at lægge en fælles strategi for sikring af forsyningskæden, at indføre en fælles "sikker operatør"-ordning og at sikre anerkendelsen af nationalt tildelt status som "sikker operatør" i det samlede indre marked for transport, kan på grund af forordningens europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, er forordningen begrænset til de mindstekrav til sikringen, der er nødvendige for at opfylde formålet om sikring af forsyningskæden, og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### *Artikel 1*

##### **Mål**

1. Ved denne forordning oprettes der fælles regler for at forbedre sikringen af landtransportens forsyningskæde over for truende sikringsrelaterede hændelser.
2. Målet i stk. 1 opfyldes ved, at der:

---

<sup>23</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- a) oprettes en ordning, hvormed medlemsstater kan tildele status som "sikker operatør" til operatører i forsyningskæden
- b) fastsættes mindstekrav til den sikring, som operatører skal opfylde for at få tildelt status som "sikker operatør"
- c) oprettes egnede overvågningsmekanismer.

## *Artikel 2*

### **Definition**

I denne forordning forstås ved forsyningskæde alle processer og operatører, der indgår i landtransport af varer fra produktionsstedet til bestemmelsesstedet inden for Det Europæiske Fællesskabs territorium og forberedelserne hertil.

## *Artikel 3*

### **Anvendelsesområde**

1. Denne forordning vedrører sikring af forsyningskæden og omhandler sikringen af ladningen, transporten og, når dette er relevant, infrastrukturen i relation til forsyningskæden inden for Det Europæiske Fællesskabs territorium.
2. De i denne forordning fastsatte foranstaltninger gælder alle operatører, der indgår i en af følgende aktiviteter:
  - a) forberedelse af godsforsendelser og afsendelse af gods fra produktionsstedet
  - b) godstransport
  - c) godsspedition
  - d) oplagring i pakhuse, depoter eller indlandsterminaler.
3. Forordningen indskrænker ikke:
  - a) Fællesskabsbestemmelserne om sikkerhed inden for civil luftfart<sup>24</sup>
  - b) Fællesskabsbestemmelserne om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter<sup>25</sup>
  - c) Fællesskabsbestemmelserne om havnesikring<sup>26</sup>
  - d) Fællesskabsbestemmelser og internationale bestemmelser om transport af farligt gods<sup>27</sup> og nukleare materialer<sup>28</sup>

---

<sup>24</sup> Forordning (EF) nr. 2320/2002, EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

<sup>25</sup> Forordning (EF) nr. 725/2004, EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

<sup>26</sup> Direktiv 2005/65/EF, EUT L 310 af 25.11.2005, s. 28.

- e) Fællesskabets todbestemmelser<sup>29</sup>.

#### *Artikel 4*

### **Kompetent myndighed for sikring af forsyningskæden**

Medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed med ansvar for sikring af forsyningskæden, som skal koordinere, gennemføre og overvåge anvendelsen af de i denne forordning fastsatte sikringsforanstaltninger i forsyningskæden.

#### *Artikel 5*

### **"Sikker operatør"**

1. Senest 18 måneder efter vedtagelsen af denne forordning opretter medlemsstaterne en ordning, hvorved operatører, der indgår i forsyningskæden, kan tildeles status som "sikker operatør".
2. En operatør kan ansøge om at få tildelt status som "sikker operatør", hvis vedkommende indgår i en af følgende aktiviteter i forsyningskæden:
  - a) forberedelse af godsforsendelser og afsendelse af gods fra produktionsstedet
  - b) godstransport
  - c) godsspedition
  - d) oplagring i pakhuse, depoter eller indlandsterminaler.
3. Ansøgningen forelægges den kompetente myndighed med ansvar for sikring af forsyningskæden i det land, hvor ansøgeren er etableret.
4. Status som "sikker operatør" dokumenterer operatørens evne til at undgå brud på sikringen for den del af forsyningskæden, han bærer ansvaret for.
5. Medlemsstaterne informerer Europa-Kommissionen, når deres ordning for tildeling af status som "sikker operatør" er indført.

---

<sup>27</sup> Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994, med ændringer, om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7).  
Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25).  
Rådets direktiv 1999/36/EF af 29. april 1999 om transportabelt trykbærende udstyr (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 20).

<sup>28</sup> Rådets direktiv 2003/122/Euratom af 22. december 2003 om kontrol med lukkede højaktive strålekilder og ukontrollerede strålekilder (EUT L 346 af 31.12.2003, s. 57).

<sup>29</sup> Forordning (EF) nr. 648/2005, EUT L 117 af 4.5.2005, s. 13

## *Artikel 6*

### **Fordele for "sikre operatører"**

1. Medlemsstaterne tillader "sikre operatører" at benytte lempelige og forenkledede sikringskontrolforanstaltninger ("fast track-behandling").
2. Lempelserne og forenklingerne indebærer, at "sikre operatører" har tilladelse til at transportere deres fragt i henhold til andre procedurer end dem, som gælder for ikke-sikrede operatører. De pågældende lempelser og forenklinger indbefatter et mindsket sikringskontrolniveau.
3. Hos det kompetente kontaktpunkt kan medlemsstaterne verificere, om en operatør har status som "sikker operatør".
4. En medlemsstat kan afvise at anvende artikel 6, stk. 1 og 2, på en "sikker operatør" fra en anden medlemsstat, hvis det konstateres, at denne operatør groft tilsidesætter sikringsreglerne. Den pågældende medlemsstat underretter straks de øvrige medlemsstater og Kommissionen, og den indbringer sagen for det udvalg, der er nedsat ved artikel 14. Artikel 9 og 12 finder anvendelse.

## *Artikel 7*

### **Gensidig anerkendelse**

Status som "sikker operatør", der er tildelt i én medlemsstat, anerkendes af alle medlemsstaters myndigheder.

## *Artikel 8*

### **Tildeling af status**

1. En operatør tildeles status som "sikker operatør", hvis han godtgør:
  - a) at han har oprettet, gennemført og dokumenteret et sikringsstyringssystem
  - b) at han garanterer, at der er afsat ressourcer til at sikre den del af forsyningskæden, som operatøren bærer ansvaret for, mod mulige sikringsrisici
  - c) at hans sikringsstyringssystem kan forbedres løbende
  - d) at han opfylder de specifikke krav i bilagene
  - e) at han opfylder kravene i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 3, når det er relevant.
2. Status som "sikker operatør" tildeles for en periode på tre år. Denne status kan fornyes, så længe den "sikre operatør" opfylder mindstekravene i denne forordning.

3. Har en operatør fået tildelt status som "autoriseret økonomisk operatør" i overensstemmelse med artikel 5a i forordning (EF) nr. 648/2005<sup>30</sup>, anser den kompetente myndighed med ansvar for sikring af forsyningskæden kriterierne i stk. 1 for opfyldt under den forudsætning, at kriterierne for tildeling af status som "autoriseret økonomisk operatør" er identiske eller modsvarende.

#### *Artikel 9*

##### **Inddragelse eller suspension af status**

1. Medlemsstaterne indfører bestemmelser om, at en operatørs status som "sikker operatør" kan inddrages, hvis det konstateres, at han groft eller gentagne gange tilsidesætter betingelserne for tildelingen af denne status.
2. Status som "sikker operatør" kan også inddrages som følge af en kontrol af gennemførelse og overensstemmelse, der udføres i henhold til artikel 12.
3. Inddrages en operatørs status som "sikker operatør", kan denne først ansøge på ny efter to år.
4. Medlemsstaterne indfører bestemmelser om, at en operatørs status som "sikker operatør" kan suspenderes, hvis det konstateres, at han på anden måde tilsidesætter betingelserne for tildelingen af denne status.
5. Suspensionen ophæves, når den kompetente myndighed med ansvar for sikring af forsyningskæden har vished for, at manglerne er afhjulpet.

#### *Artikel 10*

##### **Tildelingsprocedure**

1. Den kompetente myndighed med ansvar for sikring af forsyningskæden er ansvarlig for tildelingen af status som "sikker operatør". Medlemsstaterne opretter et register over alle "sikre operatører". Registeret skal være tilgængeligt for medlemsstaternes kompetente myndigheder med ansvar for sikring af forsyningskæden, kontaktpunkterne og Kommissionen.
2. Hver "sikker operatør" tildeles et registreringsnummer, der begynder med medlemsstatens landekode.
3. Medlemsstaterne kan udnævne anerkendte organisationer med ansvar for sikring af forsyningskæden til formålet i stk. 1. De anerkendte organisationer med ansvar for sikring af forsyningskæden skal opfylde betingelserne i bilag 6.

---

<sup>30</sup> EUT L 117 af 4.5.2005, s. 13.

## *Artikel 11*

### **Kontaktpunkt for sikring af forsyningskæden**

1. Medlemsstaterne udnævner et kontaktpunkt for sikring af forsyningskæden.
2. Kontaktpunktet skal forestå kontakten til Kommissionen og de øvrige medlemsstater og fremme, følge med i og informere om anvendelsen af sikringsforanstaltninger i forsyningskæden.

## *Artikel 12*

### **Gennemførelses- og overensstemmelseskontrol**

Medlemsstaterne sikrer den fornødne kontrolovervågning af "sikker operatør"-ordningen, herunder tilsyn med de anerkendte organisationer med ansvar for sikring af forsyningskæden.

## *Artikel 13*

### **Tilpasning**

Bestemmelserne i bilagene kan ændres eller suppleres med udførlige tekniske krav i overensstemmelse med proceduren i artikel 14, uden dog at ændre forordningens anvendelsesområde.

## *Artikel 14*

### **Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af et udvalg, som består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har en repræsentant for Kommissionen som formand.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF<sup>31</sup>, i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.
3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til én måned.
4. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

## *Artikel 15*

### **Klassificerede oplysninger og formidling af oplysninger**

1. Ved anvendelsen af denne forordning sikrer Kommissionen ved passende foranstaltninger i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2001/844/EF,

---

<sup>31</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

EKSF, Euratom<sup>32</sup>, at klassificerede oplysninger, som den har adgang til, eller som meddeles den af medlemsstaterne, beskyttes.

2. Medlemsstaterne træffer tilsvarende foranstaltninger i overensstemmelse med relevant national lovgivning.

#### *Artikel 16*

#### **Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

---

<sup>32</sup> EFT L 317 af 3.12.2001, s. 1.

## **BILAG 1**

### **Afsender**

#### **(forberedelse af godsforsendelser og afsendelse fra produktionsstedet)**

For at en afsender kan få tildelt status som "sikker operatør", skal dennes sikringsstyringssystem bygge på en risikovurdering og tage højde for følgende aspekter:

**Fysisk sikring:** Alle bygninger og områder bør beskyttes mod uautoriseret adgang og beskyttes mod indtrængen udefra. Den fysiske sikring bør omfatte:

- Låseanordninger på yderdøre og indvendige døre, samt vinduer, porte og hegn
- Belysning inden for og uden for anlægget, også af parkeringspladser
- Et parkeringsområde for private biler adskilt fra forsendelses- og lasteområder samt fragtlagre
- Interne/eksterne kommunikationssystemer, hvormed internt sikringspersonale eller lokale retshåndhævende myndigheder kan kontaktes.

**Adgangskontrol:** Uautoriseret adgang til forsendelses- og lasteområder samt fragtlagre bør forbydes. Kontrollen bør omfatte:

- En systematisk og fejlsikker identifikation af alle ansatte, besøgende og forretningsforbindelser
- Procedurer for håndtering af uautoriserede/uidentifierede personer.

**Proceduremæssig sikring:** Håndteringen af gods, der modtages eller afsendes, bør indbefatte beskyttelsesforanstaltninger mod anbringelse, ombytning eller tab af materialer. Sikringsprocedurer bør omfatte:

- En sikringsofficer, der udpeges til at føre tilsyn med indgående/udgående fragt
- Korrekt mærket, vejjet, optalt og dokumenteret fragt
- Kontrol af, at forseglinger og andre sikringsanordninger er intakte på indgående fragt
- Procedurer for at udstyre udgående fragt med forsegling eller andre sikringsanordninger
- Afsløring og rapportering af manglende og overskydende gods
- Sporing af indgående og udgående gods

- Korrekt oplagring af tomme og fulde lasteenheder, så uautoriseret adgang forebygges
- Procedurer for håndtering af afvigelser og illegale aktiviteter, som firmaet opdager eller har mistanke om.

**Personalekontrol:** Virksomhederne bør oprette en intern proces til at screene jobansøgere og verificere deres ansøgninger under fuld overholdelse af lovgivningen om ligebehandling og beskyttelse af personoplysninger. En sådan intern proces bør omfatte baggrundstjek og anden kontrol afhængig af den konkrete jobfunktion.

**Dokumentationsprocedurer:** Virksomhederne bør sikre, at dokumentationen er komplet, læselig, korrekt og rettidigt forelagt.

**Informationssikring:** Alle informationsprocesser i forbindelse med forsyningskædens aktiviteter skal sikres.

**Øget motivation via uddannelse og efteruddannelse:** Ansatte bør tilbydes et program for at øge deres motivation over for sikring, bl.a. hvordan mulige sikringsrisici erkendes, hvordan produkters integritet opretholdes, og hvordan uautoriseret adgang konstateres og håndteres. Disse programmer bør opmuntre de ansatte til aktivt at tage del i sikringskontroller.

## **BILAG 2**

### **Transportvirksomhed**

For at en transportvirksomhed kan få tildelt status som "sikker operatør", skal dennes sikringsstyringssystem bygge på en risikovurdering og tage højde for følgende aspekter:

**Fysisk sikring:** Alle bygninger, områder og transportmidler bør beskyttes mod uautoriseret adgang og beskytte mod indtrængen udefra. Den fysiske sikring bør omfatte:

- Låseanordninger på yderdøre og indvendige døre, samt vinduer, porte og hegn
- Indhegning af området og belysning inden for og uden for anlægget, også af parkeringspladser
- Et parkeringsområde for private biler adskilt fra forsendelses- og lasteområder samt fragtlagre
- Interne/eksterne kommunikationssystemer, hvormed internt sikringspersonale eller lokale retshåndhævende myndigheder kan kontaktes.

**Adgangskontrol:** Uautoriseret adgang til anlægget og transportmidlerne bør forbydes. Kontrollen bør omfatte:

- En systematisk og fejlsikker identifikation af alle ansatte, besøgende og forretningsforbindelser
- Procedurer for håndtering af uautoriserede/uidentificerede personer.

**Proceduremæssig sikring:** Der bør foreligge procedurer til beskyttelse mod, at udokumenterede materialer anbringes i transportmidlet eller godset, og at uautoriseret personale får adgang. Sikringsprocedurer bør omfatte:

- Korrekt mærkning, optælling og dokumentation af fragt og udstyr til fragthåndtering
- Kontrol af, at forseglinger og andre sikringsanordninger er intakte på fragt, der modtages med henblik på transport
- Procedurer til sikring af, at forseglinger og andre sikringsanordninger er intakte, når fragten overdrages
- Et system til afsløring og rapportering af mangler
- Sporing af indgående og udgående gods og transportmidler
- Procedurer for håndtering af afvigelser og illegale aktiviteter, som firmaet opdager eller har mistanke om.

Hvis der opdages udokumenterede materialer eller forsøg på ulovlige indgreb, bør der udføres en fysisk inspektion af de tilgængelige dele af transportmidlet og let tilgængelige områder nær transportmidlet. Der bør findes procedurer for rapportering af sådanne tilfælde.

**Personalekontrol:** Virksomhederne bør oprette en intern proces til at screene jobansøgere og verificere deres ansøgninger under fuld overholdelse af lovgivningen om ligebehandling og beskyttelse af personoplysninger. En sådan intern proces bør omfatte baggrundstjek og anden kontrol afhængig af den konkrete jobfunktion.

**Dokumentationsprocedurer:** Virksomheder bør sikre, at dokumentationen er komplet, læselig, korrekt og rettidigt forelagt.

**Informationssikring:** Alle informationsprocesser i forbindelse med forsyningskædens aktiviteter skal sikres.

**Bestemmelser om sikret fragtfly:** Virksomheder kan opgradere fragt, der kommer fra operatører uden status som "sikker operatør", til sikker fragt efter at have inspiceret indholdet. Finder en sådan inspektion ikke sted, eller viser den, at fragten ikke kan betragtes som en del af en sikker forsyningskæde, kan "fast track-behandling" afvises.

**Øget motivation via uddannelse og efteruddannelse:** Ansatte bør tilbydes et program for at øge deres motivation over for sikring, bl.a. hvordan mulige sikringsrisici erkendes, hvordan produkters integritet opretholdes, og hvordan uautoriseret adgang konstateres og håndteres. Disse programmer bør opmuntre de ansatte til aktivt at tage del i sikringskontroller.

## **BILAG 3**

### **Speditør**

For at en speditør kan få tildelt status som "sikker operatør", skal dennes sikringsstyringssystem bygge på en risikovurdering og tage højde for følgende aspekter:

**Adgangskontrol:** Uautoriseret adgang til anlægget bør forbydes. Kontrollen bør omfatte en positiv identifikation af alle ansatte, besøgende og forretningsforbindelser samt procedurer for håndtering af uautoriserede og uidentificerede personer.

**Proceduremæssig sikring:** Der skal findes procedurer for håndtering af afvigelser og illegale aktiviteter, som firmaet opdager eller har mistanke om.

**Dokumentationsbehandling:** Speditører bør gøre deres yderste for at sikre, at al dokumentation, der fremlægges og anvendes ved klarering af fragt, er læselig og beskyttet mod ombytning, tab og indføjelse af fejlagtige oplysninger. Dokumentationsprocedurer bør omfatte:

- Opbeholdelse af de modtagne oplysningers rigtighed, herunder afsenders og modtagers navn og adresse, første og anden kontaktperson, samt beskrivelse, vægt, mængde og emballageenhed (f.eks. kasser, kartoner o.s.v.) af fragten
- Registrering, rapportering og efterforskning af manglende og overskydende fragt
- Sporing af indgående og udgående fragt
- Beskyttelse af adgangen til computere og oplysninger.

**Personalekontrol:** Virksomhederne bør oprette en intern proces til at screene jobansøgere og verificere deres ansøgninger under fuld overholdelse af lovgivningen om ligebehandling og beskyttelse af personoplysninger. En sådan intern proces bør omfatte baggrundstjek og anden kontrol afhængig af den konkrete jobfunktion.

**Dokumentationsprocedurer:** Virksomheder bør sikre, at ladelister, manifeste og/eller andre transportrelaterede dokumenter er komplette, læselige, korrekte og rettidigt forelagt.

**Informationssikring:** Alle informationsprocesser i forbindelse med forsyningskædens aktiviteter skal sikres.

**Bestemmelser om sikret fragtflyt:** Virksomheder kan opgradere fragt, der kommer fra operatører uden status som "sikker operatør", til sikker fragt efter at have inspiceret indholdet. Finder en sådan inspektion ikke sted, eller viser den, at fragten ikke kan betragtes som en del af en sikker forsyningskæde, kan "fast track-behandling" afvises.

**Øget motivation via uddannelse og efteruddannelse:** Ansatte bør tilbydes et program for at øge deres motivation over for sikring, bl.a. hvordan mulige sikringsrisici erkendes, hvordan fragts integritet opretholdes, og hvordan uautoriseret adgang konstateres og håndteres. Disse programmer bør opmuntre de ansatte til aktivt at tage del i sikringskontroller, og der bør sikres:

- anerkendelse af ansattes aktive deltagelse i sikringskontroller
- uddannelse i at afsløre dokumentforfalskning og i computersikkerhedskontrol.

## **BILAG 4**

### **Aktiviteter i pakhuse, depoter og indlandsterminaler (herunder flod- og kanalhavne\*)**

For at en virksomhed, der driver et pakhush, et depot, en indlandsterminal eller en flod- eller kanalhavn, kan få tildelt status som "sikker operatør", skal dennes sikringsstyringssystem bygge på en risikovurdering og tage højde for følgende aspekter:

**Fysisk sikring:** Alle bygninger skal opføres af materialer, som kan modstå uautoriseret adgang og beskytte mod indtrængen udefra. Den fysiske sikring bør omfatte:

- Låseanordninger på yderdøre og indvendige døre, samt vinduer, porte og hegn
- Belysning inden for og uden for anlægget, også af parkeringspladser
- Et parkeringsområde for private biler adskilt fra forsendelses- og lasteområder samt fragtagre
- Interne/eksterne kommunikationssystemer, hvormed internt sikringspersonale eller lokale retshåndhævende politimyndigheder kan kontaktes.

**Adgangskontrol:** Uautoriseret adgang til anlægget bør forbydes. Kontrollen bør omfatte:

- En systematisk og fejlsikker identifikation af alle ansatte, besøgende og forretningsforbindelser
- Procedurer for håndtering af uautoriserede/uidentificerede personer.

**Proceduremæssig sikring:** Der bør foreligge procedurer til beskyttelse mod, at udokumenterede materialer anbringes i pakhuset, depotet eller indlandsterminalen (herunder flod- eller kanalhavnen). Sikringsprocedurer bør omfatte:

- En sikringsofficer, der udpeges til at føre tilsyn med indgående/udgående fragt
- Korrekt mærket, optalt og dokumenteret fragt og udstyr, der verificeres i henhold til manifestet
- Kontrol af, at forseglinger og andre sikringsanordninger er intakte på indgående fragt
- Procedurer for at udstyre udgående fragt med forsegling og andre sikringsanordninger
- Procedurer for afsløring og rapportering af manglende og overskydende gods
- Procedurer for håndtering af afvigelser og illegale aktiviteter, som firmaet opdager eller har mistanke om

- Korrekt oplagring af tomme og fulde lasteenheder, så uautoriseret adgang forebygges
- Begrænsning af adgangen til fragt og tom emballage.

**Personalekontrol:** Virksomhederne bør oprette en intern proces til at screene jobansøgere og verificere deres ansøgninger under fuld overholdelse af lovgivningen om ligebehandling og beskyttelse af personoplysninger. En sådan intern proces bør omfatte baggrundstjek og anden kontrol afhængig af den konkrete jobfunktion.

**Informationssikring:** Alle informationsprocesser i forbindelse med forsyningskædens aktiviteter skal sikres.

**Bestemmelser om sikret fragtflyt:** Virksomheder kan opgradere fragt, der kommer fra operatører uden status som "sikker operatør", til sikker fragt efter at have inspiceret indholdet. Finder en sådan inspektion ikke sted, eller viser den, at fragten ikke kan betragtes som en del af en sikker forsyningskæde, kan "fast track-behandling" afvises.

**Øget motivation via uddannelse og efteruddannelse:** Ansatte bør tilbydes et program for at øge deres motivation over for sikring, bl.a. hvordan mulige sikringsrisici erkendes, hvordan fragtenes integritet opretholdes, og hvordan uautoriseret adgang konstateres og håndteres. Disse programmer bør opmuntre de ansatte til aktivt at tage del i sikringskontroller.

\* Forudsat, at forordning (EF) nr. 725/2004 ikke finder anvendelse.

## **BILAG 5**

### **Risikovurdering**

En operatør opstiller sit sikringsstyringssystem på grundlag af en risikovurdering. Risikovurderingen skal bygge på virksomhedens generelle situation og ikke på en specifik transportaktivitet, og den skal mindst omfatte følgende:

Første etape – beskrivelse af truslernes karakter ved hjælp af:

- Den aktuelle nyhedsdækning af nationale og internationale forhold eller igangværende terrorkampagner
- Sikringsmyndighedernes rådgivning om risikoen for terrorangreb på anlæg eller aktiviteter
- En vurdering af, hvor attraktive organisationens bygninger, aktiviteter og personale er som mål for et terrorangreb
- Risikoen for civile ofre og følgeskadevirkninger i lyset af, om operatøren er beliggende i et højrisikoområde.

Anden etape – beskrivelse af, hvad der skal beskyttes, og især dets sårbarhed over for terrorangreb.

Tredje etape – beskrivelse af, hvad der bør gøres for at mindske risikoen til et acceptabelt niveau.

## **BILAG 6**

### **Betingelser, som en anerkendt organisation med ansvar for sikring af forsyningskæden skal opfylde**

En anerkendt organisation med ansvar for sikring af forsyningskæden skal kunne dokumentere:

- Upåklagelig adfærd, hvad angår bekæmpelse af korrupsion og svig, for såvel organisationen selv som personalet
- Ekspertise inden for relevante aspekter af sikring af forsyningskæden
- Passende kendskab til aktiviteter i forsyningskæden, herunder kendskab til driftsmæssige krav
- Passende kendskab til andre sikringsrelevante operationer, der kan indvirke på sikringen af forsyningskæden
- Evne til at vurdere de sandsynlige risici for sikringen af forsyningskæden
- Evne til at vedligeholde og forbedre personalets ekspertise inden for sikring af forsyningskæden
- Evne til at overvåge personalets fortsatte pålidelighed
- Evne til at opretholde passende forholdsregler for at undgå uautoriseret udbredelse af eller adgang til sikkerhedsfølsomt materiale
- Kendskab til relevante nationale og internationale lovgivnings- og sikkerhedskrav
- Kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre
- Kendskab til genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger
- Kendskab til ikke-diskriminerende genkendelse af de særlige kendetegn ved og adfærdsmønstre hos personer, der muligvis truer sikringen af forsyningskæden
- Kendskab til teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger
- Kendskab til sikrings- og overvågningsudstyr og sikrings- og overvågningssystemer og deres operationelle begrænsninger.

## FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

### 1. FORSLAGETS BETEGNELSE:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om bedre sikring af forsyningskæden.

### 2. ABM/ABB-RAMME

Politikområder og dermed forbundne aktiviteter:

Politikområde: Politikken for indlands-, luft- og søtransport

Aktiviteter: Gennemførelse og kontrolovervågning af sikringsforanstaltninger i forsyningskæden.

### 3. BUDGETPOSTER

#### 3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)):

06 02 03 02 Transportsikkerhed

06 02 11 03 Udvalg

#### 3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed:

Uspecificeret, begyndende i 2008

#### 3.3. Budgetoplysninger (indsæt om nødvendigt flere rækker):

Budgetpost	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	<b>IOU</b>	<b>IOB</b>	<b>NEJ</b>	<b>NEJ</b>	<b>NEJ</b>	Nej
	<b>IOU</b>	<b>IOB</b>	<b>NEJ</b>	<b>NEJ</b>	<b>NEJ</b>	Nej

### 4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

#### 4.1. Finansielle ressourcer

##### 4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		2006	2007	2008	2009	2010	2011 ff.	I alt
-------------	-------	--	------	------	------	------	------	-------------	-------

### Driftsudgifter<sup>33</sup>

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Betalingsbevillinger (BB)		b	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

### Administrative udgifter inden for referencebeløbet<sup>34</sup>

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

### SAMLET REFERENCEBELØB

<b>Forpligtelsesbevillinger</b>		<b>a+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0.</b>	<b>0.5</b>	<b>0</b>	<b>0.5</b>
<b>Betalingsbevillinger</b>		<b>b+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0.</b>	<b>0.5</b>	<b>0</b>	<b>0.5</b>

### Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet<sup>35</sup>

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e	0	0	0.056	0.037	0.037	0.037	0.168

### Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

<b>FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer</b>		<b>a+c +d+ e</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0.056</b>	<b>0.037</b>	<b>0.537</b>	<b>0.037</b>	<b>0.668</b>
<b>BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer</b>		<b>b+c +d+ e</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0.056</b>	<b>0.037</b>	<b>0.537</b>	<b>0.037</b>	<b>0.668</b>

<sup>33</sup> Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

<sup>34</sup> Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

<sup>35</sup> Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

## Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

*i mio. EUR (3 decimaler)*

Samfinansierende organ		2006	2007	2008	2009	2010	2011 ff.	I alt
.....	f							
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

### 4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.

Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.

Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale<sup>36</sup> (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

### 4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne

Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

***Bemærk: Alle enkeltheder og bemærkninger vedrørende metoden for beregning af virkningerne for indtægterne anføres i et særskilt bilag.***

<sup>36</sup> Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

i mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægt	Forud for foranstaltningen [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse							
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>37</sup>		
	a) Indtægter i absolutte tal									
	b) Ændringer i indtægterne	Δ								

(Angiv hver relevant indtægtsbudgetpost og indsæt flere rækker i tabellen, hvis der er virkninger for flere budgetposter)

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Årlige behov	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Personaleressourcer i alt	0	0	0	0	0	0

## 5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

**Baggrunden for forslaget er beskrevet i begrundelsen. I denne del af finansieringsoversigten anføres følgende specifikke supplerende oplysninger:**

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Det Europæiske Råd opfordrer i sin erklæring af 25. marts 2004<sup>38</sup> om bekæmpelse af terrorisme "til at øge sikkerheden i forbindelse med alle former for transportsystemer, bl.a. gennem styrkelse af lovgrundlaget og forbedring af forebyggelsesmekanismerne". Dette forslag fremsættes for at følge op på de påviste behov og på Rådets anmodning.

Den Europæiske Union har i de seneste år gjort betydelige fremskridt med hensyn til at beskytte sine transportaktiviteter mod terrortrusler. Der er indført EU-lovgivning om sikring af civil luftfart, herunder lufthavne, og søtransport. Lovgivningsprocessen om sikring af søhavne er nu afsluttet. Der findes ingen fællesskabslovgivning om

<sup>37</sup> Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. foranstaltningen varer længere end 6 år.

<sup>38</sup> EU-erklæring om bekæmpelse af terrorisme af 25. marts 2004, 7906/2004 af 29. marts 2004.

forsyningskæden uden for de ovennævnte områder. Med dette forslag slås der bro over den eksisterende kløft, hvad sikring angår, mellem de forskellige transportformer.

- 5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslaget sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

For at forhindre, at der med indførelsen af nationale sikringsbestemmelser for forsyningskæden på ny opstår nationale transportmarkeder, er der behov for en fællesskabsløsning, som det også var tilfældet for søtransport, søhavne, luftfart og lufthavne.

- 5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Ingen ud over de pligter, der påhviler den som traktaternes vogter.

- 5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder<sup>39</sup> der er valgt til gennemførelse af foranstaltningen.

- Central forvaltning**
  - Direkte af Kommissionen
  - Indirekte ved delegation til:
    - Forvaltningsorganer
    - Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
    - Nationale offentlige organer eller public service-organer
- Fælles eller decentral forvaltning**
  - med medlemsstaterne
  - med tredjelande
- Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)**

Relevante bemærkninger:

Ingen.

---

<sup>39</sup> Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.

## 6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

### 6.1. Overvågningssystem

Kommissionen vil skulle udføre det sædvanlige kontrolovervågningsarbejde i sin egenskab af traktaternes vogter.

### 6.2. Evaluering

#### 6.2.1. Forudgående evaluering

Det Europæiske Råds erklæring om bekæmpelse af terrorisme af 25. marts 2004<sup>40</sup> fastsatte de politiske rammer for dette initiativ fra Kommissionen.

Der blev afholdt en høring fra 2004. I løbet af denne proces blev alternative EU-foranstaltninger til at forbedre sikringen af landtransportdelen af forsyningskæden udtænkt og dernæst drøftet med medlemsstater og berørte parter.

Høringsprocessen og konsekvensanalysen<sup>41</sup> viser, at følgende hensyn bør inddrages i EU-foranstaltningerne:

- Sikring af forsyningskæden handler om at forestille sig det utænkelige. Der er sikringsrisici forbundet med fragt, transportformer og infrastruktur. De offentlige myndigheder kan aldrig garantere en absolut sikring.
- Mange og stadig flere virksomheder indfører deres egne sikringsstandarder. Deres partnere i forsyningskæden må tilpasse sig disse procedurer. Transportvirksomheder og andre virksomheder, der arbejder for en række kunder, risikerer at blive underkastet talrige vurderinger, hvilket er unødvendigt, forstyrrende og omkostningskrævende.
- Udfordringen består i at opnå det højst mulige sikringsniveau for forsyningskæden uden at bringe samhandlen i fare, samtidig med at administrationen holdes på et minimum.
- De offentlige myndigheder og erhvervslivet må samarbejde om en bedre sikring af forsyningskæden. Det grundlæggende princip går ud på, at operatører, som frivilligt opfylder visse krav, og som nøje er undersøgt af myndighederne, bør indrømmes visse lempelser og forenklinger.
- Med en ensartet ramme for sikringen af forsyningskæden mindskes konkurrencen på sikringsområdet inden for EU's grænser. Det kunne overvejes at certificere virksomheder.

---

<sup>40</sup> EU-erklæring om bekæmpelse af terrorisme af 25. marts 2004, 7906/2004 af 29. marts 2004.

<sup>41</sup> DNV Consulting, 'Study on the impacts of possible legislation to improve transport security'. Omkostningerne er afholdt over budgettet for 2004.

6.2.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

Kommissionens tjenestegrene har til hensigt at bestille en konsekvensvurdering og en effektivitetsanalyse af de vedtagne foranstaltninger. Dette arbejde skal udføres i 2010 og derefter hvert tredje år. Denne regelmæssige evaluering er nødvendig, for at Kommissionen gennem komitologiproceduren kan foreslå eventuelle ændringer af det planlagte system. Enhedsbeløbet for hver undersøgelse anslås til 500 000 EUR.

6.2.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

Se afsnit 6.2.2.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

I medfør af forordningens bilag 6 skal en anerkendt organisation med ansvar for sikring af forsyningskæden kunne dokumentere upåklagelig adfærd, hvad angår bekæmpelse af korruption og svig, for såvel organisationen som dens personale.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål

*Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)*

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen. snit. omkostn.	2006		2007		2008		2009		2010		2011		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
<b>OPERATIONE LT MÅL nr. 1</b> <sup>42</sup>																
Aktion 1																
<b>Output 1</b>																
<b>Output 2</b>																
Aktion 2																
<b>Output 1</b>																
<b>Subtotal mål 1</b>																
<b>OPERATIONE LT MÅL nr. 2</b> <sup>1</sup>																
Aktion 1																
<b>Output 1</b>																
<b>Subtotal mål 2</b>																
<b>OPERATIONE LT MÅL nr. n</b> <sup>1</sup>																
<b>Subtotal mål n</b>																
<b>SAMLEDE OMKOSTNINGER</b>																

<sup>42</sup> Som beskrevet under punkt 5.3.

## 8.2. Administrative udgifter

### 8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte <sup>43</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AS T						
Personale, der finansieres <sup>44</sup> over art. XX 01 02							
Andet personale <sup>45</sup> , der finansieres over art. XX 01 04/05							
I ALT							

### 8.2.2. Opgavebeskrivelse

Ikke aktuel

### 8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

*(Hvis der er tale om mere end en kilde, angives antal stillinger fra hver kilde)*

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

<sup>43</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>44</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>45</sup> Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)

*i mio. EUR (3 decimaler)*

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
<b>1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)</b>							
Forvaltningsorganer <sup>46</sup>							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- ekstern							
<b>Teknisk og administrativ bistand i alt</b>							

8.2.5. Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

*i mio. EUR (3 decimaler)*

Arten af personaleressourcer	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)						
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.)  (oplys budgetpost)						
<b>Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>						

Beregning - Der henvises om fornødent til punkt 8.2.1.

<sup>46</sup> Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

## 8.2.6 Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

*i mio. EUR (3 decimaler)*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
01 02 11 03 - Udvalg, der skal høres (27C730)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer							
<b>2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)</b>							
<b>Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168

Beregning – i det første år 3 møder blandt repræsentanterne i udvalget om sikring af forsyningskæden – 2 møder i efterfølgende år. Refusion af nationale eksperters rejseudgifter, anslået til 25 gange gennemsnitligt 750 EUR pr. ekspert.